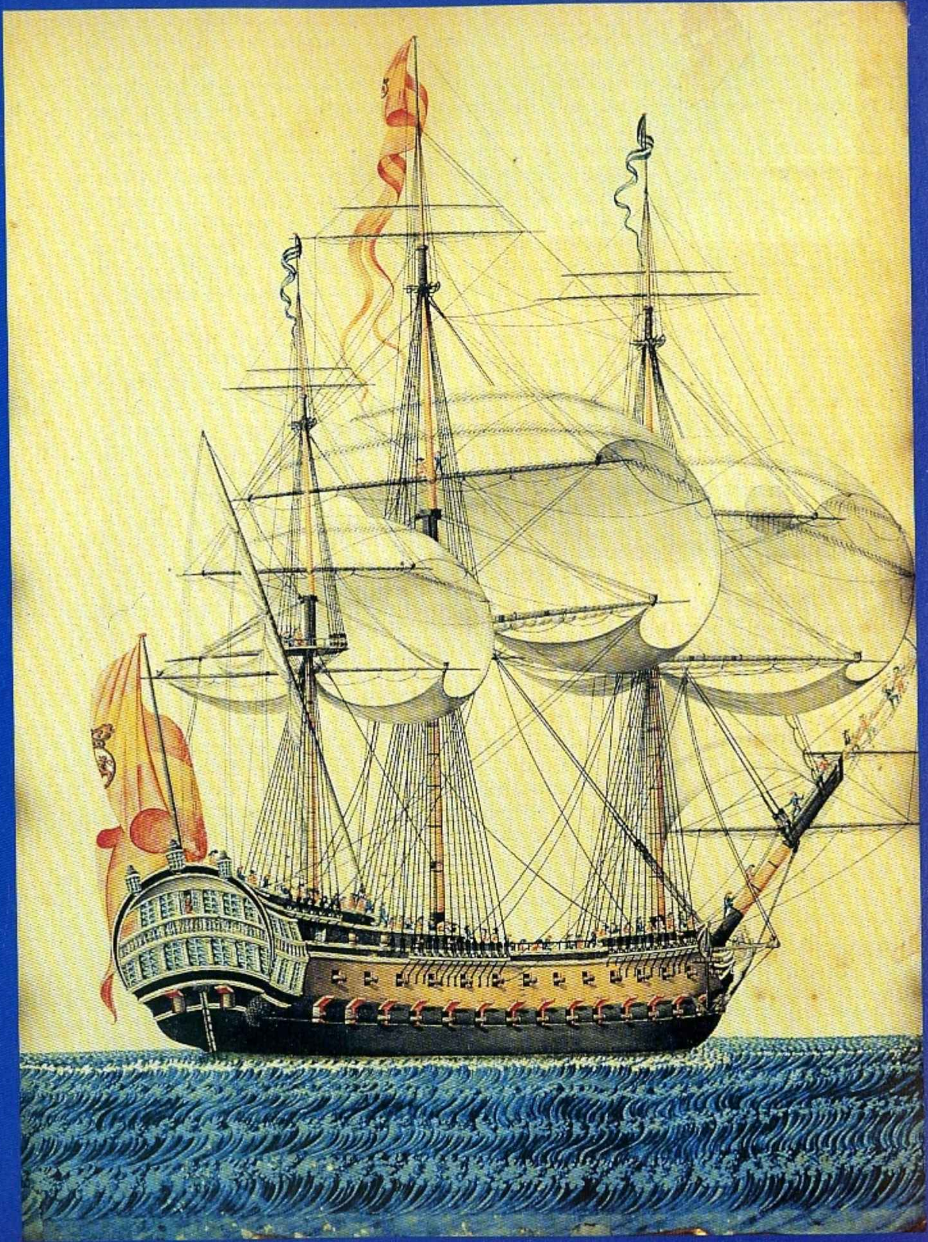
EL SAN JUAN NEPOMUCENO

UN NAVÍO DE 74 CAÑONES

Juan Tous Meliá



Puerto de Tenerife

Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

Museo Militar Regional de Canarias
"Tertulia de Amigos del 25 de Julio"

Edita:
©TERTULIA DE AMIGOS DEL 25 DE JULIO
DEL MUSEO MILITAR REGIONAL DE CANARIAS
© 2000, JUAN TOUS MELIÁ, que cede todos sus derechos para esta edición al Museo Militar

Coedita:
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Edición al cuidado de:
DIRECCIÓN DEL MUSEO MILITAR REGIONAL DE CANARIAS

Premaqueta:
ULISES RAMOS FRESNEDA
MANUEL SOTO LUCIO
ALBERTO ESPESO VEGANZONES
DAVID FONT[illegible]LLO CASTAÑO

Preimpresión:
FOTOMÉCANICA CONTACTO S.A.

Impresión y encuadernación:
PRODUCCIONES GRÁFICAS, S.A.

Depósito Legal: TF-884/2000

PORTADA: El navío *San Juan Nepomuceno*, con insignia de Brigadier navegando a un largo con las gavias. Por Alejo Berlinguero de la Marca, c1800. Acuarela de 68x52 cm (Museo Naval n° 825).

CONTRAPORTADA - *PLAN GENERAL DEL EXERCITO DE SU REAL MAGESTAD CARLOS TERCERO ECHO POR PEDRO MOUSEUX GRANADERO DEL REGIMIENTO DE GUARDIAS WALONAS EN EL AÑO 1768. Dedicado a Su Alteza el Principe de Asturias.* Ante Carlos III desfila su Real Ejército de 135.160 hombres, compuesto de los cuerpos de *Casa Real, Caballería, Dragones, Costa de Granada, Voluntarios de España, Infantería de España, Infantería Extranjera, Infantería Ligera, Milicias e Invalidos,* distribuidos en 83 *Esquadrones* y 162 *Batallones* y de su Real Armada formada por 46 *navíos de línea*, entre ellos el *San Juan Nepomuceno*, 19 *fragatas*, 9 *xaveques*, 7 *galeotas*, 3 *bombardas*, 3 *paquebotes* y 3 *brulotes* (Biblioteca Real, Sig Dib. R. 2).

SUMARIO

El navío *San Juan Nepomuceno* 1
La Real Armada en el siglo XVIII 1
El astillero de Guarnizo 2
La construcción del navío por Francisco Gautier 3
La arquitectura naval 4
La Bandera de combate 9
La dotación del navío 10
Los uniformes 11
La Artillería de Marina 12
Los víveres y la aguada 13
El origen del nombre 14
Historial del *San Juan Nepomuceno* 15
El *San Juan Nepomuceno* en Trafalgar 15
El arte y la ciencia de navegar 17

Agradecimientos

Juan M. Castanedo Galán, por su asesoramiento y por haberme proporcionado abundante información y material gráfico sobre el navío *San Juan Nepomuceno.*
Jesús María Alía Plana, por sus aportaciones especialmente en el material gráfico.
José Ignacio González-Aller, Almirante director del Museo Naval por facilitar y autorizar la reproducción de la abundante iconografía.
Luis Sorando Muzas, por la ayuda en identificar y catalogar la bandera de combate.
Miguel Godoy Sánchez, restaurador del Museo Naval, por su ayuda y consejos.
Leandro Trujillo Casañas, que facilitó la reproducción del óleo *Muerte de Churruca.*

Bibliografía

Para la Historia de la Real Armada:
Gómez Ruiz, M. y Alonso Juanola, V. (1989 – 1999) *El Ejército de los Borbones.* Colección en cinco tomos, Servicio Histórico Militar, Madrid.
Para la Arquitectura Naval:
Castanedo Galán, Juan M. (1996): *El Navío "San Juan Nepomuceno" y la ciudad de Santander a finales del siglo XVIII*, Ediciones de Librería Estudio, Santander.
González-Aller Hierro, José Ignacio (1996): *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid,* Ministerio de Defensa, Madrid.
Para la artillería:
Gil Osorio, Fernando (1974): "Artillería británica para la Marina Española del siglo XVIII", *Revista de Historia Militar*, n° 37, Madrid, Servicio Histórico Militar.
Para los uniformes:
Alía Plana, Miguel y Alía Plana, Jesús María (1996): *Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)*, Ministerio de Defensa, Madrid.
Para Trafalgar:
VV. AA. (1994): "La pintura del siglo XIX en el Instituto de Canarias", *Anuario de Estudios Canarios* n° XXXIX. La Laguna de Tenerife.
Para los términos marineros:
O'Scanlan, Timoteo (1831): *Diccionario Marítimo Español*, existe edición facsímil, 1974, Museo Naval, Madrid.
Fondo Documental del Museo Naval:
Base de datos en CD-ROM (1997), Colecciones Mazarredo, Vargas Ponce y Fdez Navarrete, DIGIBIS, Fundación Histórica Tavera y Museo Naval, Madrid.
Navarro, Juan José, Marqués de la Victoria (1756): *Diccionario demostrativo de la configuración de toda la arquitectura naval moderna.* Ms. Museo Naval. Existe edición facsímil realizada por Lunwerg, Madrid.

El navío *San Juan Nepomuceno*.

Siendo Santa Cruz, plaza fuerte invicta y escala principal, tanto durante la permanencia de la *Carrera de Indias* verdadero cordón umbilical de los dominios de la Corona Hispana, como después de dejar de existir el Imperio, parecía razonable dedicar, en el Museo, unas salas al arte y ciencia de navegar, pues las generaciones actuales apenas conocen el mar en el sentido de ser lo que une y separa las islas del resto de los continentes. No debemos olvidar que aislamiento viene de isla y que tampoco se concibe la historia de las islas sin el mar, los barcos y los puertos. En 1993 se inició la preparación de estas salas, que se han ido instalando con la ayuda desinteresada de los numerosos aficionados que, día a día, han ido aportando ideas y fondos museísticos que permiten mostrar al publico, y muy especialmente a la juventud, un pequeño tesoro náutico, casi el único que existe en nuestras islas.

Cabe destacar, -a falta de terminar una monumental maqueta de la coca de Mallorca, una de las primeras embarcaciones de la que existe constancia documental de que realizó viajes de ida y vuelta a las islas- las siguientes maquetas: La nao *Victoria*, que dio la primera vuelta al mundo, y el galeón *San Mateo*, de la *Carrera de Indias*, realizados por don Máximo Díaz quien, tiene depositadas varias maquetas, entre las que destaca la fragata *Dansmark*. El *Real Felipe* donado por los señores Patterson y restaurado por don Juan Betancor, que ha colaborado con el Museo preparando las maquetas de la nao *Santa María* y las carabelas *La Pinta* y *La Niña* y el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. El crucero *Canarias*, realizado por don Antonio Conde Quintas, que también preparó varios instrumentos náuticos, entre los que destaca un astrolabio del siglo XVI grabado en Las Palmas por don Gerardo Quevedo. A todos nuestra gratitud.

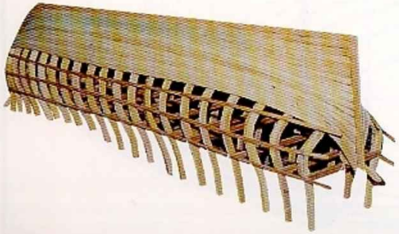
El modelo, *San Juan Nepomuceno*, ha sido construido por don Oswaldo Ramos Gutiérrez, en Tegueste, preparando todo el maderamen y el cordaje del buque, en el que invirtió más de cuatro años, desde enero de 1995 hasta noviembre de 1999; los 74 cañones de hierro, que fueron fundidos en Liérganes y La Cavada, han sido reproducidos a escala por don José Ávila Muñoz, en Madrid, y la bandera de combate ha sido confeccionada y bordada por doña Mª Luisa Fajardo Sánchez en La Laguna, a todos ellos nuestra gratitud. Este opúsculo, en el que se ha recopilado toda la información conocida sobre el *San Juan Nepomuceno*, es un pequeño homenaje a don Oswaldo y a su mujer doña María Pilar por los desvelos y el cariño con que afrontaron la ingente tarea que parecía inalcanzable, el trabajo va acompañado de una pequeña historia gráfica de la construcción de la maqueta (figuras 1 a 9).

El modelo, realizado a escala 1:30, tiene las siguientes medidas:

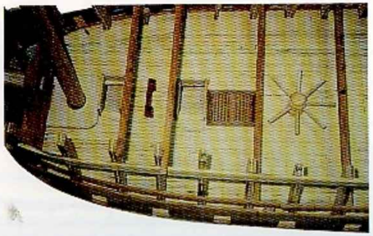
- Eslora 160 cm
- Manga 40 cm
- Puntal 18 cm

Las medidas máximas de la maqueta con la arboladura son:

- Longitud (entre los extremos del bauprés y de la cangreja) .... 210 cm
- Anchura (la verga mayor) .... 82 cm
- Altura (palo mayor con quilla y sección de cuaderna) .... 177 cm



1 – En enramada, marzo de 1995, con la quilla colocada, el codaste en primer término y las cuadernas a medio cubrir por el tablado del fondo.



2 – Piso de la primera batería, julio de 1995, con el cabrestante del combés, a la izquierda palos de mesana y bauprés.

La Real Armada en el siglo XVIII.

Desde el siglo XVI la Marina de Guerra estaba organizada en dos Armadas. La *Armada de Galeras*, en el Mediterráneo, con cuatro escuadras: España, Nápoles, Sicilia y Génova y la *Armada de Bajeles*, de la Carrera de Indias. En ellas había dos tipos de personal embarcado; la gente de mar, que era la marinería propiamente dicha y la gente de guerra, que estaba formada por la tropa de infantería, organizada por compañías bajo el mando de un capitán que actuaba bajo las órdenes del capitán del buque. Algunas unidades de infantería estuvieron vinculadas a las escuadras, es el caso del Tercio de la Armada, el de la Mar de Nápoles, el de Sicilia y el de Bajeles.

El capitán era la suprema autoridad del buque, último responsable de todo lo que ocurría en él y, en el combate, era el que decidía cuando y cómo se debía atacar.

A finales del siglo XVII la situación de la Marina se había deteriorado y sólo quedaban seis galeras en Cartagena y siete en Génova y, en Cádiz, unos pocos galeones armados para la *Carrera de Indias*.

Cuando existía la necesidad de formar una escuadra o un convoy, se recurría a:

- El *contrato de arriendo* con armadores particulares en el que, por asiento, se establecía el precio, el número de barcos y la misión.
- La construcción por cuenta del rey.
- La compra o el embargo de buques mercantes.
- La *patente de corso*, por la que el rey autorizaba a cualquier vasallo a hacer la guerra por su cuenta y efectuar capturas repartiendo la presa o su valor en tres partes, dos se destinaban a mantenimiento del barco y, la tercera, para el armador y la tripulación.

Con esta organización se inició el reinado de Felipe V de Borbón y se hizo la guerra de Sucesión. Finalizada ésta, la Marina era prácticamente inexistente. La tarea de su reconstrucción se inició, en 1713, con la creación de la Secretaría de Marina y, dentro de ella, de la Real Armada, a iniciativa de don Bernardo Tinajero.

En 1717 se nombró Intendente General de Marina a don José Patiño que preparó las Ordenanzas que llevan su nombre y que sentaron las bases de la moderna Marina de Guerra; redactándose la Instrucción que debía observar el Cuerpo de la Marina de España, la procedencia, grado y mando que debían tener los oficiales generales y particulares de la Marina. Las Ordenanzas, además, establecían las obligaciones y deberes de cada uno de los empleos, la forma de montar las guardias y centinelas, los sueldos, alojamientos de las tripulaciones, los saludos entre navíos, las insignias que debían arbolar, etc.

Otra de las cuestiones que abordó Patiño fue la creación, ese mismo año, de una Academia de Guardiamarinas, que se estableció en Cádiz. El profesorado estaba formado por un director, un primer maestro, un segundo y un tercero. Además, había un profesor para las siguientes materias: Teoría y Práctica de la Artillería, Construcción de Navíos, Fortificación y Dibujo, Esgrima, Baile, Idioma Extranjero; en total, diez profesores. Los guardiamarinas debían ser instruidos en el ejercicio de las armas, evoluciones militares y manejo práctico de la artillería.

Nombrado en 1720 Secretario de Marina, José Patiño preparó un programa naval de construcción de cincuenta navíos y veinte fragatas y buques menores. La construcción naval se rigió por las normas sobre dimensiones y diseño dictadas por el superintendente Antonio Gaztañeta que incluyó en su obra *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas*, que sirvió de pauta para la construcción naval hasta 1752.

La Real Armada se fue formando en los astilleros de Guarnizo (Santander) y La Habana (Cuba). En el primero se construyeron entre 1715 y 1732 más de 60 navíos, destacando el *Real Felipe* (tercero de ese nombre), de tres puentes y 114 cañones, por ser el de mayor porte de la primera mitad del siglo XVIII. En el segundo, entre 1726 y 1736, se construyeron 15 navíos. En 1736 murió Patiño, pero su programa siguió desarrollándose aunque a un ritmo menor.

Desde el año 1736 hasta el fallecimiento de Felipe V en 1746 disminuyó el ritmo pues sólo se construyeron los siguientes: en La Habana (14 navíos), en la Carraca (1 navío), en Guarnizo (1 navío) y se compraron 4 navíos. Sin embargo un hecho importante tuvo lugar al final de su reinado, fue el nombramiento de Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada que, en abril de 1743, se hizo cargo de las Secretarías de Guerra, Hacienda, Marina e Indias. Sus grandes cualidades de estadista y el acierto de confirmarlo en el cargo al advenimiento de

Fernando VI propiciaron una reforma en el gobierno de los asuntos internos y, en política exterior, la firma del Tratado de Aquisgrán (1748). Entre los grandes logros figura el fomento de la construcción naval, que encomendó a Jorge Juan; la creación de los arsenales de Cartagena y El Ferrol y la reorganización del arsenal de La Carraca, así como la publicación de las Ordenanzas de 1748. Pero, como ocurre con los grandes hombres, en 1754, cayó en desgracia Ensenada, hostigado por el duque de Huéscar y el conde de Valparaiso y la "inestimable ayuda" del embajador inglés Keene.

A la muerte de Fernando VI, en 1759, subió al trono su hermano Carlos III, entonces rey de Nápoles. Una poderosa escuadra, totalmente construida en España, al mando del Capitán General Marqués de la Victoria, formada por 15 navíos de línea, 4 fragatas y 2 tartanas lo condujo a Barcelona donde desembarcó el 17 de octubre de 1759.

El reinado de Carlos III, respecto de la política naval, fue una continuación de los dos primeros Borbones, siguió el ritmo de construcción naval, se dotaron los buques con fuerzas de infantería y de artillería, se creó el cuerpo de ingenieros navales y se fomentaron las expediciones científicas a los extensos dominios españoles. Al morir Carlos III, en 1788, la Armada era una de las más poderosas del mundo.

El reinado de su hijo Carlos IV se inicia con el mismo ritmo que los anteriores, bajo el impulso del Secretario de Marina el Bailío don Antonio Valdés, que ejercía el cargo desde 1783. Bajo su mandato se mejoraron los arsenales, se consiguió que toda la impedimenta (lonas, jarcias y clavazón) de los navíos fuera producida en España, se reorganizó la fundición de cañones de artillería de la Cavada (Santander), se preparó la famosa expedición científica de Malaespina y, en 1793, se publicaron las nuevas Ordenanzas.

En 1795 cesó como Secretario Valdés, por sus desavenencias con Godoy, iniciándose el declive de la Real Armada, por la política contradictoria de alianzas. Dentro de esa política, primero se produce el combate de Tolón; después el inexplicable descalabro de San Vicente (1797) y la intervención de Finisterre (1805) y, para terminar, la derrota de la escuadra franco española en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.

El astillero de Guarnizo.

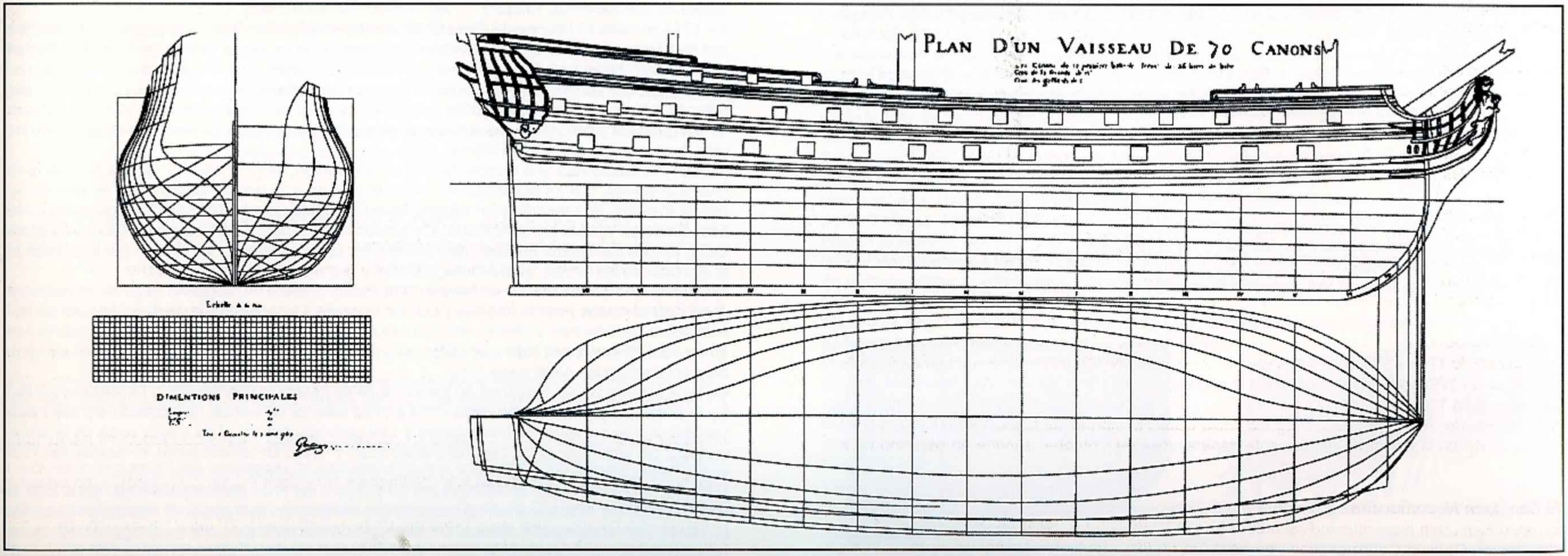
Cristóbal de Barrios lo eligió, en 1581, por sus inmejorables condiciones geográficas, situado a la orilla del mar, al sur de la protegida bahía de Santander, a 9 kilómetros de su capital. En él se construyeron muchos de los barcos de la *Carrera de Indias* y algunos navíos de la Gran Armada. En 1646, se produjo un resurgimiento del astillero de Guarnizo, que terminaría dando el nombre al barrio,

Desde que Patiño dio nuevo impulso a la Marina, el astillero de Guarnizo volvió a surgir de sus cenizas, por su privilegiada situación marítima y por la cercanía de los bosques donde recoger la madera necesaria para la construcción naval.

A pesar de la creación, en 1748, de los tres departamentos con base en Cádiz, Cartagena y El Ferrol, cada uno dotado de su propio astillero, la necesidad de nuevas construcciones navales, como resultado del ambicioso programa naval del marqués de la Ensenada, hizo que se siguiera contando con los astilleros de Guarnizo y de La Habana.

En 1763, se preparó un nuevo programa de construcciones navales por el que se debían construir 6 navíos y 4 fragatas en este astillero. La serie la iniciaba el *San Juan Nepomuceno*. En principio debían seguir las directrices fijadas por Jorge Juan en 1752, pero finalmente la Corona contrató a Francisco Gautier ingeniero en jefe de la Armada francesa para dirigir la serie.

El ingeniero Gautier preparó el proyecto y plano del primer buque el 3 de abril de 1765 (figura I) y el 19 de junio del mismo año se colocó la quilla, botándose el 18 de octubre del año siguiente, sien-



I – *PLAN D'UN VAISSEAU DE 70 CANONS. Le canons de la premier batterie seront de 36 livres de balle, ceux de la seconde de 18´´, ceux des gaillards de 8´´. Echelle de 50 pieds* [= 36,9 cm]. *Dimentions principales: longuer: 167 pieds* (se refiere el pie de Francia, 0,3248 m, que suman 54,25 m), *larguer: 43 pieds* (13,97 m), *creux: 21 pieds* (6,82 m). *Fait à Guarnizo le 3 avril 1765, Gautier ingenieur en chef de la marine de France.* 65x86,5 cm (Museo Naval PB-188).

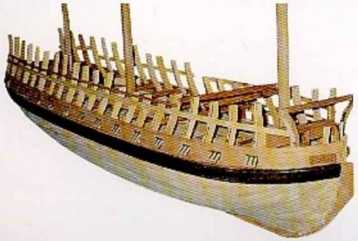
do dado de alta en la Real Armada. En diciembre de ese año por Real Orden, se solicita a la provincia de Guipúzcoa que apronte artilleros, marinos y grumetes para completar la tripulación del *San Juan Nepomuceno*, que contesta por carta del 11 de enero de 1767 desde Azpeitia, Agustín de Iturriaga. Después de proceder a la arboladura, en la misma bahía de Santander, y de artillar los cañones de hierro, fundidos en Liérganes y La Cavada, pasó al departamento de El Ferrol.

La construcción del navío por Francisco Gautier.

El programa naval que inició el Secretario de Marina Julián de Arriaga incluía la construcción en los astilleros de Guarnizo de los navíos de línea *San Juan Nepomuceno, San Pascual, San Francisco de Asís, San Lorenzo, San Agustín y Santo Domingo,* proyectados como navíos de 70 cañones. El 15 de junio de 1763, Manuel de Zubiría presentó a SM el correspondiente asiento por el que se comprometía a entregar los dos primeros navíos a finales de 1765, los dos siguientes en 1766 y los restantes en 1767 ajustándose a 190.000 pesos de a 15 reales de vellón. La frecuencia con que se pudría la madera en la obra viva, determinó la contratación de un técnico francés para que supervisase la tala, el corte y el secado de la madera utilizada en la construcción de los navíos procedente de los montes de la Montaña y de Campóo. Fue nombrado Francisco Gautier que observó una serie de defectos en el corte de la madera y en la separación de las cuadernas de los navíos y elaboró un informe que fue determinante para paralizar la construcción. La Secretaría de Marina aceptó las recomendaciones de Gautier y finalmente le encomendó la dirección de la construcción. Las alteraciones del proyecto inicial retrasaron el programa y obligaron a una revisión de la contrata. Las nuevas técnicas de construcción que se introdujeron en la serie sirvieron para probar las cualidades marineras, su comportamiento en el mar y la comparación con el método que en 1752 había introducido Jorge Juan.

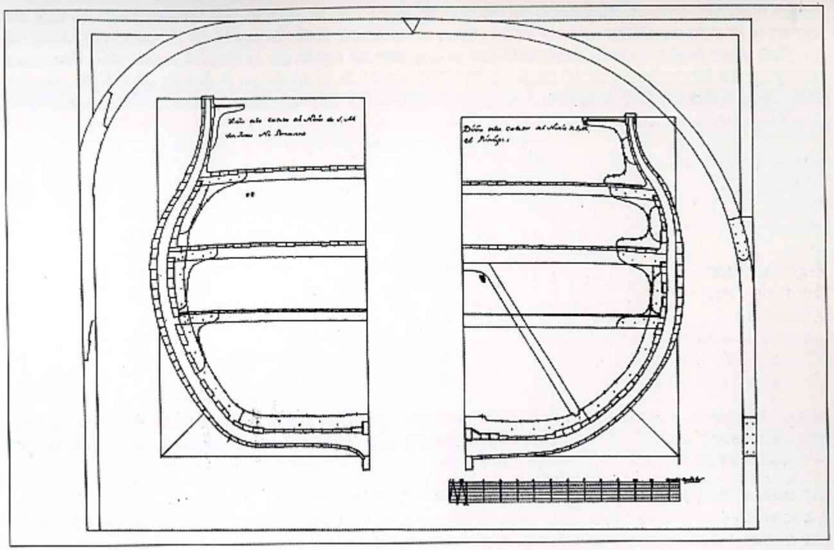
El Secretario de Marina Julián Arriaga, el 29 de febrero de 1768, ordenó a Juan Domingo de Medina que remitiera los modelos de los navíos hechos por Eduardo Briant para ver las diferencias con el *San Juan Nepomuceno* (son los diseños de las figuras II y III, en las que se le compara con los navíos *El Príncipe* y *San Genaro*) y, además, abrió una información que realizó el Capitán de Navío Pedro Castejón director del astillero, de la que resultó el informe y cotejo, que nos permiten conocer las dimensiones exactas del *San Juan Nepomuceno:*

	Pies	*Pulgadas*	*Líneas*	Metros
Eslora o verdadero largo............	*187*	*00*	*6*	52,1098
Quilla limpia	*173*	*0*	*2*	48,4017
Manga principal.........................	*48*	*6*	*0*	13,5121
Manga de segunda cubierta	*41*	*4*	*3*	11,4213
Puntal..	*23*	*4*	*2*	6,4219
Raseles a Popa..........................	*6*	*9*	*0*	4,6666
Raseles a Proa	*7*	*0*	*0*	1,9502

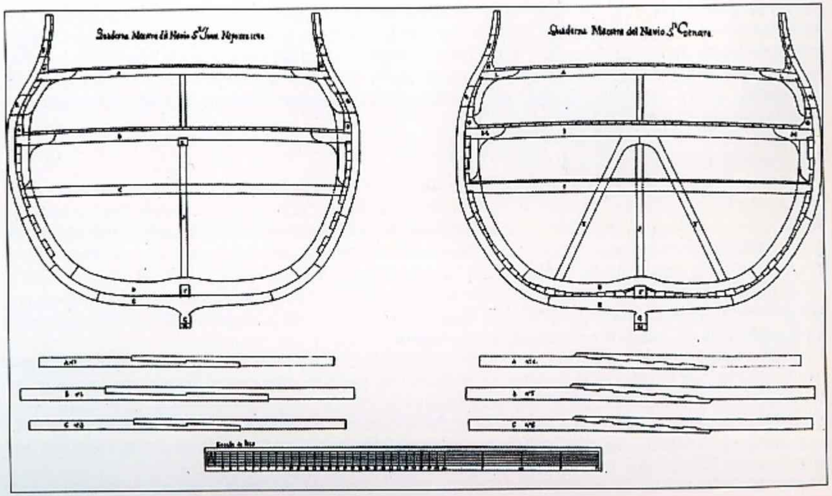


3 – Portas del primer piso de baterías, agosto de 1995, con la cinta de popa a proa concluida.

4 – Batería, primera línea, septiembre de 1995, a la derecha escobenes por donde salen los cables del ancla.



II – *Diseño de los costados del navío de S.M. San Juan Nepomuceno* (a la izquierda) y *diseño de los costados del navío de S.M. el Príncipe* (a la derecha). Escala gráfica de 12 codos [= 21,4 cm], 37,5x51,5 cm (Museo Naval PB-199).



III – *Quaderna maestra del navío San Juan Nepomuceno* (a la izquierda) y *quaderna maestra del navío San Genaro* (a la derecha). Escala gráfica de 50 pies [= 31,6 cm], 40x70 cm (Museo Naval PB-095).

Estas medidas difieren muy poco de las que figuraban en el *ESTADO QUE MANIFIESTA EL EN QUE entra en el puerto de Cádiz* HOY DÍA DE LA FECHA *el navío de S.M. de porte de 74 cañones, nombrado San Juan Nepomuceno mandado por el Capitán de navío de la Real Armada don Francisco Vasquez de Mondragón, el 10 de julio de 1799, estando al ancla en la Bahía de Cádiz*, que iremos transcribiendo a lo largo de este trabajo (figura V). Se reproduce el texto relativo a dimensiones y estiba del buque:

	Pies	Pulgadas de Burgos	Metros
Quilla limpia	173	0	48,20
Manga	51	4	14,30
Eslora	196	4	54,70
Puntal	25	1	6,99
Plan	25	8	7,15
Cala de Popa	24	6	6,81
Idem de Proa	22	9	6,34
Diferencia	1	9	0,49
Batería al medio	6	6	1,78
Quintales de Lastre..		*8.780*................	403.959 kg.
Toneladas que mide..		*2.980*	

NOTAS: Este buque entra estanco forrado de cobre, completo de su arboladura, velamen, y aparejo pendiente; y todos los utensilios etc, cabos y respetos que por reglamento le corresponden a excepción de lo consumido en la campaña.

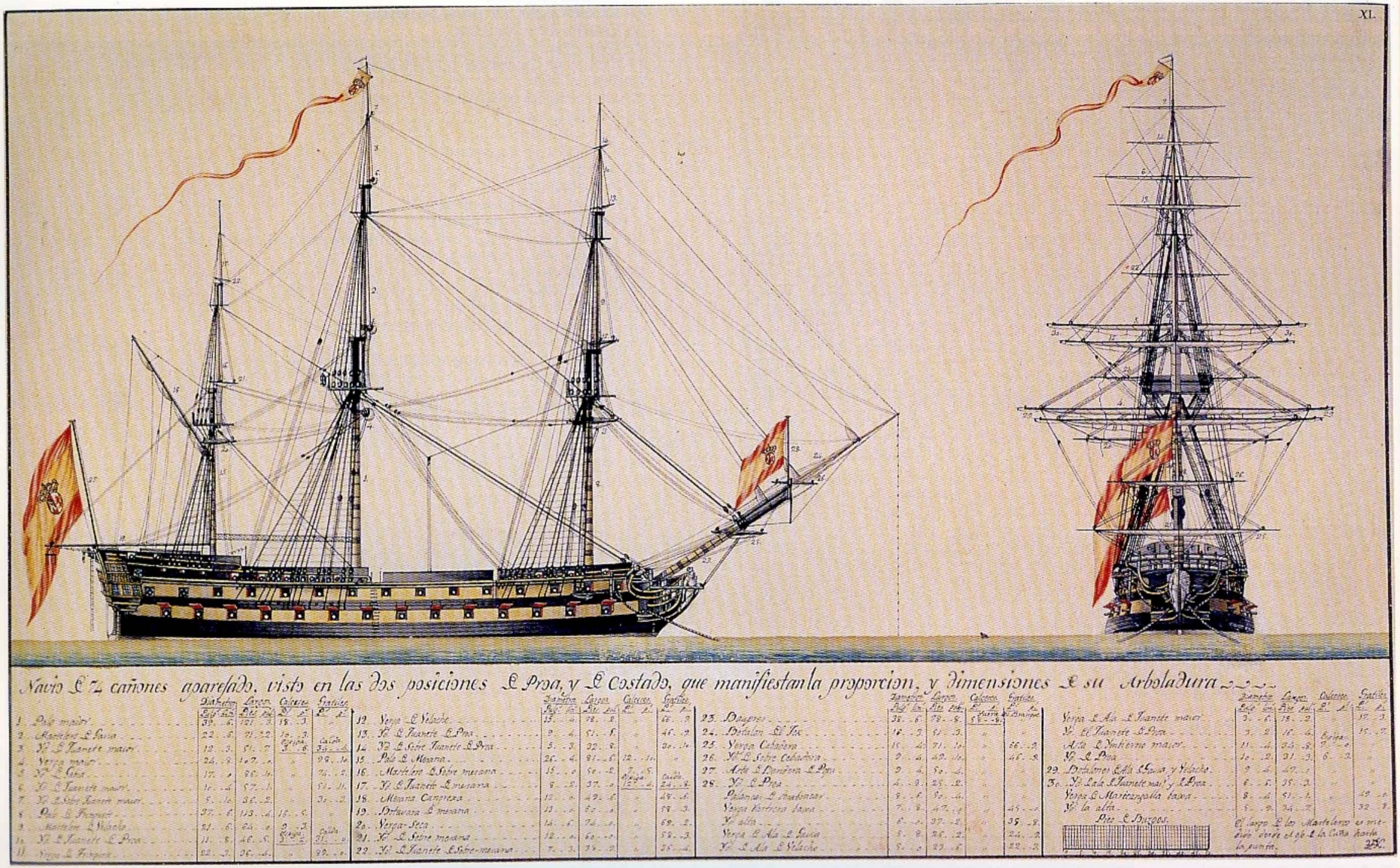
Un quintal equivale a 4 arrobas ó a 100 libras ó a 46,009 kg.
La tonelada tenía una definición más compleja pues en el siglo XVIII podía ser función del peso del buque o del volumen. La primera se llamaba *tonelada de desplazamiento* y equivalía a 8 codos cúbicos de ribera ó 41,0783 pies cúbicos de Burgos (538,75 kg) y, la segunda, *tonelada de arqueo* y equivalía a 20 quintales o 2.000 libras (920,18 kg).
Los buques construidos por el sistema francés de Francisco Gautier, según el contralmirante González Aller (Catalogo del Museo Naval, 1996), resultaron ser *veleros y de buen gobierno, aunque tormentosos en las cabezadas y adquirían demasiada escora con viento fresquito.* Gautier murió en 1782, sucediéndole en el cargo José Romero y Fernández de Landa (1737-1807), quien volvió al antiguo sistema de Jorge Juan, aunque perfeccionado. El primer navío construido con el nuevo sistema fue el *San Ildefonso* que, según Mazarredo, *era más rápido que los anteriores, barloventeaba como las fragatas, gobernaba y viraba como un bote y tenía una batería espaciosa.* De ese sistema son los mejores navíos de la época: el *Santa Ana* de 112 cañones y el *Montañés*, de 74 cañones, considerado el más rápido y marinero de cuantos se construyeron a finales del siglo XVIII.

La arquitectura naval.
No disponemos de ninguna imagen real del *San Juan Nepomuceno*; sin embargo, existen acuarelas, dibujos en planta y perspectivas de navíos de 74 cañones, que la costumbre ha identificado como que corresponden a este navío y que amablemente nos han sido facilitadas sus reproducciones por el Museo Naval. Una de las acuarelas más famosas, que se reproduce en la portada de este trabajo, es la realizada por Alejo Berlinguero de la Marca (1750-1810) hacia 1800, en la que se representa al *San Juan Nepomuceno* con insignia de Brigadier *navegando a un largo con las gavias.* El mascarón de proa lleva un león coronado y la popa balaustrada de hierro está coronada de discretas molduras y guirnaldas.
Es muy interesante la colección de diseños realizada por Agustín Wauters y Horcasitas, hacia 1806, de los que hemos elegido tres, el primero nos permite conocer el interior de un navío de 74 cañones, que suponemos el *San Juan Nepomuceno*; el segundo, un navío aparejado, visto en las dos posiciones de proa y de costado y, el tercero, un navío con todo su aparejo navegando con viento a la cuadra. Esta colección fue editada formando parte de un magnifico catalogo por don Juan M. Castanedo junto con los planos del *San Juan Nepomuceno.*
Navio de 74 cañones aparejado, visto en las dos posiciones de Proa y de costado, que manifiestan la proporción, y dimensiones de su Arboladura, nº XI. Por Agustín Wauters y Horcasitas, (figura IV). c1806. 27,5x45 cm. (Museo Naval, sig. PB-73).

Explicación de 30 números:

	Diámetro		Largo		Calceses		Gratiles	
	Pulg	Lin	Pies	Pul.	Pies	Pul.	Pies	Pulg.
1- Palo Mayor	39	6	121	3	18	3	"	"
2- Mastelero de Gavia	22	6	71	2	10	3	"	"
					Espiga		Caida	
3- Yd. de Juanete maior	12	3	51	7	3	6	34	4
4- Verga maior	24	8	107	0	"		98	10
5- Yd. de Gabia	17	0	86	10	"		74	2
6- Yd. de Juanete maior	10	4	57	1	"		51	11
7- Yd. de Sobre Juanete maior	5	10	36	2	"		30	3
8- Palo de Trinquete	37	6	113	4	16	5	"	
9- Martelero de Velacho	21	6	64	0	9	3	"	
					Espiga		Caida	
10- Yd. de Juanete de Proa	11	8	46	5	3	2	31	0
11- Verga de Trinquete	22	3	96	4	"		89	0
12- Verga de Velacho	15	4	78	2	"		66	9
13- Yd. de Juanete de Proa	9	4	51	5	"		46	9
14- Yd. de Sobre Juanete de Proa	5	3	32	8	"		30	10
15- Palo de Mesana	26	4	81	6	12	10	"	
16- Mastelero de Sobre Mesana	15	0	50	2	7	5	"	
					Espiga		Caida	
17- Yd. de Juanete de Mesana	8	2	37	0	12	4	24	8
18- Mesana Cangrexa	12	0	49	6	"		48	6
19- Botavara de Mesana	13	0	60	0	"		58	3
20- Verga Seca	14	6	74	0	"		69	2
21- Yd. de Sobre Mesana	12	0	60	0	"		58	3
22-Yd. de Juanete de Sobre Mesana	7	3	38	9	"		36	4
					Fuerza del Branque			
23- Baupres	38	6	78	8	58	8	"	
24- Botalón del Fok	16	3	51	3	"		"	
25- Verga Cebadera	15	4	71	10	"		66	9
26- Yd. de Sobre Cebadera	9	4	49	10	"		46	9
27- Asta de Bandera de Popa	9	4	50	4	"		"	
28- Yd. de Proa	4	8	25	2	"		"	
Palancas de desatracar	8	6	50	4	"		"	
Verga Yastrera baxa	7	8	47	4	"		45	0
Yd. alta	6	0	37	2	"		38	8
Verga de Ala de Gavia	5	8	26	2	"		24	9
Yd. de Ala de Velache	9	0	23	6	"		22	3
Yerga de Ala de Juanete maior	3	6	18	2	"		17	3
Yd. de Juanete de Proa	3	2	16	4	"		15	7
					Espigas			
Asta de Ymbierto maior	11	4	34	8	7	0	"	
Yd. de Proa	10	2	31	3	6	3	"	
29- Botalones de Ala de Gavia, y Velache	9	4	47	0	"		"	
30- Yd. de Ala de Juanete maior y de Proa	6	6	35	3	"		"	
Verga de Maricangalla baxa	8	4	51	1	"		49	0
Yd. la alta	5	9	34	7	"		32	8

El largo de los Marteleros es medido desde el ojo de la Cuña hasta la punta.



IV - *Navio de 74 cañones aparejado, visto en las dos posiciones de Proa y de costado, que manifiestan la proporción, y dimensiones de su Arboladura*, nº XI. Por Agustín Wauters y Horcasitas, c1806. 27,5x45 cm. (Museo Naval, sig. PB-73).

ESTADO QUE MANIFIESTA EL EN QUE *entra en el Puerto de Cádiz* **HOY DIA DE LA FECHA** *el Navío* de S. M. de porte de *74* Cañones, nombrado *S. Juan Nepomuceno* mandado por el *Cap.n de Navío* de la Real Armada Don *Fran.co Vasq.z de Mondragon*

Oficiales de Guerra, y Gs. Ms.	Idem Mayores.	Tropa de Infantería.	Idem de Artillería.	Oficiales de Mar.	Artill. de mar de preferencia	Idem Ordinarios.	Marineros.	Grumetes.	Pajes.	Total de Plazas.	Criados.
17	10	229	47	31	7	77	70	121	14	623	Completos

Ancias y Cables.

1. de 54 qqs.	6. de 12 pulg
1. de 45	4. de 21
1. de 72	2. de –
1. de 66	
1. de 61	

Calabrotes.

1. de 12
2. de 12
1. de 7
1. de 10

Anclotes.

1. de 25
1. de 21
1. de 17

Clases, y Nombres de los Oficiales de Guerra y Guardias Marinos. [illegible]

Contador, Capellanes, Cirujanos, y Pilotos. [illegible]

Velamen.

Mesanas	2	Rastreras de Trinq.	2
Mayores	2	Alas de Gavia	2
Trinquetes	3	Id. de Velacho	2
Sobre-Mesanas	2	Id. de Juanete mar.	2
Gavias	3	Id. de Juanete de Proa	2
Velachos	3	Maricangalla	1
Cebaderas	2	Estay de Mesana	2
Sobre-Cebaderas	1	Id. de Mayor	1
Juanetes mayores	2	Id. de Gavia	2
Idem de Proa	2	Id. Bolante	1
Id. de Sobre-Mesana	1	Contra Fock	2
Sobre-Juanetes de Mayor y Trinq.	1	Fock	2

Dimensiones, y Estiva del Buque.

	Pies, y Pul. de Burgos.
Quilla limpia	173
Manga	51 – 6
Eslora	196 – 6
Puntal	25 – 1
Plan	25 – 8
Cala de Popa	24 – 6
Idem de Proa	22 – 9
Diferencia	1 – 9
Batería al medio	6 – 6
Quintales de Lastre	675
Toneladas que mide	298

Artillería, Municiones, Artificios de Fuego, Armas blancas, y de chispa.

Cañones de á 24	28	Palanquetas de á 24	228	Balas mosquete ras para ellos	8000	Chuzos	74
Idem de á 18	30	Idem de á 18	241	Fusiles	74	Achuelas de abordar	74
Idem de á 8	16	Idem de á 8	135	Bayonetas	74	Granadas de mano	260
Pedreros de á 4	6	Saquillos de Metralla de á 24	562	Pistolas	74	Frascos de Fuego	90
Balas de á 24	1489	Idem de á 18	600	Libras de Balas de plomo	912	Camisas de Idem	8
Idem de á 18	1539	Idem de á 8	328	Espadas	148	Quintales de Polvora	814
Idem de á 8	787	Esmeriles	6	[illegible]	120	Jarras de Cobre para su embase	[illegible]
Id. para Pedreros		[illegible] 32	32	Cortes	100		
Obuses de á [illegible]	6			Estopines	300		
Idem de á							

Viveres, y Aguada.

Raciones enteras de Armada para subsistencia de 599 Plazas en 60 dias 3751[illegible]

Idem de Dieta	599
Toneles de Agua	41
Toneleros	70
Pipas	67
Quarterolas	

Y componen el completo de agua correspondiente á 80 dias.

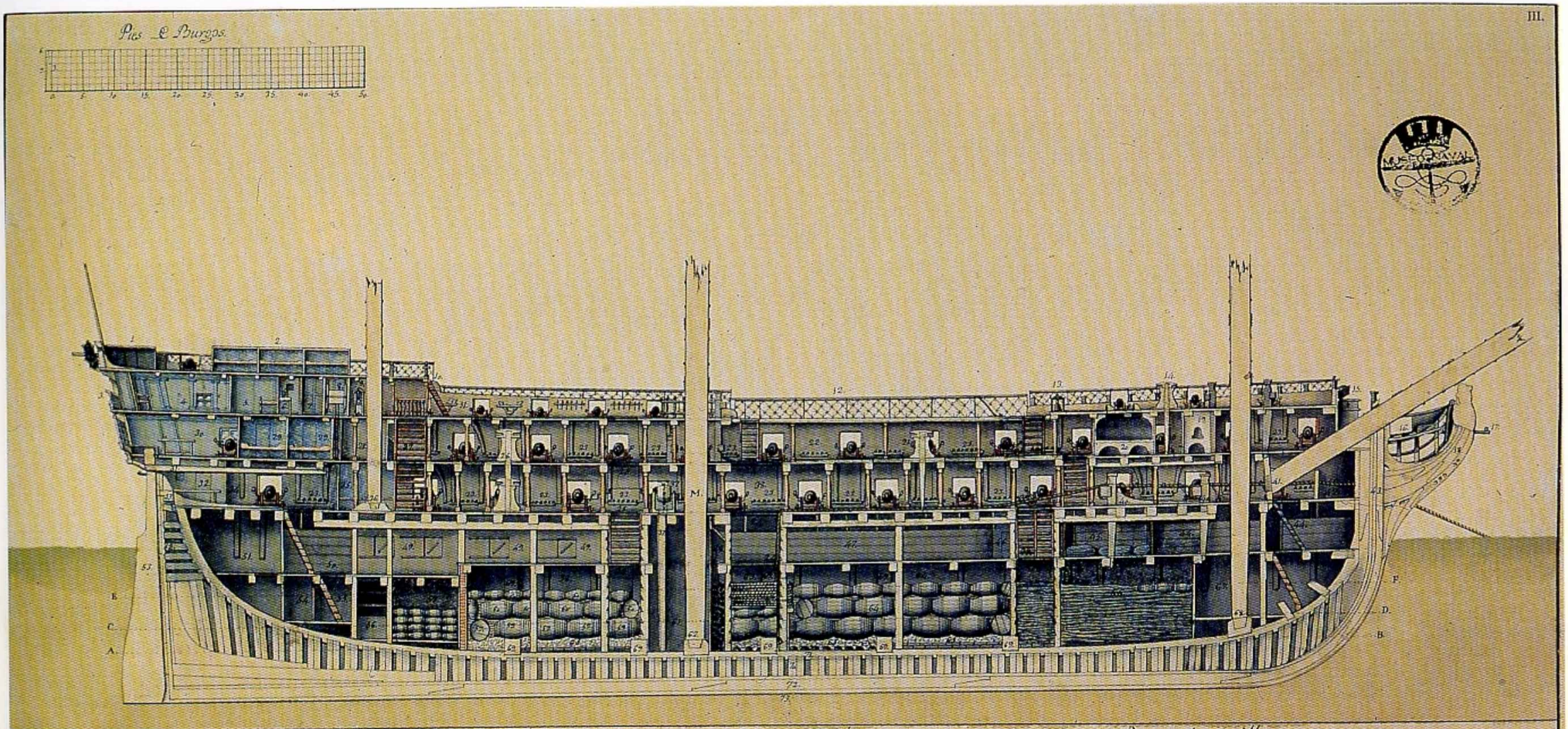
NOTAS. [illegible] Juan Vasq.z de Mondragon

V - ESTADO QUE MANIFIESTA EL EN QUE *entra en el puerto de Cádiz* HOY DÍA DE LA FECHA *el navío de S.M. de porte de 74 cañones, nombrado San Juan Nepomuceno mandado por el Capitán de navío de la Real Armada don Francisco Vasquez de Mondragón.* (Museo Naval)

Vista interior de un navío de 74 cañones, considerado por su sección vertical de Popa a Proa, en sentido de la quilla, nº III. Por Agustín Wauters y Horcasitas, (figura VI). c1806. 27,5x45 cm (Museo Naval, sig PB-65).

Explicación de 73 números:

1- Camarotes de Pilotos
2- Yd. para oficiales en la Toldilla
3- Galería
4- Camara alta, y alacenas para Armas
5- Camarote del Comandante, en la Crugía
6- Capilla
7- Manparos de camarotes para Oficiales
8- Rueda del Timon y guardines
9- Bitacora
10- Escala, propàs de la Toldilla
11- Alcazar, y su bateria
12- Pasamanos, y red para los petates y zafar°.
13- Propàs del Castillo, y Campana de proa
14- Cabrestante del Castillo
15- Serbiola, y comun de Oficiales de mar.
16- Beques para la gente de mar.
17- Pescante para la amura de Trinquete
18- Tajamar
19- Horno
20- Fogon
21- Cabrestante del Combes
22- Combés, y segunda bateria
23- Chilleras para balas
24- Escotilla maior, y 5ª Ancla de respeto
25- Escotilla de la Despensa
26- Cabrestante maior
27- Escalas de Camara baxa, y Sta. Barbara
28- Reposteria
29- Camarotes de Oficiales, en la Crugía
30- Camara baxa
31- Caña del Timon
32- Camarotes de Capellanes
33- Yugo principal
34- Santa Barbara
35- Rancho de Guardias-marinas
36- Carlinga del Palo de Mesana
37- Bombas Ynglesas (Las otra dos Españolas estan a babor, y estreor del Palo Maior M.)
38- Entrepuentes, y primera bateria
39- Escotilla de Proa
40- Bitas, y Cable
41- Carlinga del Palo Baupres
42- Caxa de agua, para los derrames de Proa
43- Branque ó Roda
44- Pañol del Contramaestre, y entrada a los callejones de combate
45- Pañol de Velas
46- Yd. del Carpintero, Calafte. Sangrar., y Farolero
47- Sollado, y callejones de combate
48- Caxa de balas
49- Pañoles para el Pan
50- Escotilla del Pañol de Polbora
51- Pañol de Xarcia del Condestable
52- Codaste, y Peto de Popa
53- Timon
54- Sitio del Farol en el Pañol de Polbora
55- Sitio para encartuchar
56- Sitio, y estantes para cartucos de distos Calibres
57- Pañol de la Polvora
58- Despensa, dividida del Pañol de Polvora pr un tabique de ladrillo para maior precaución
59- Pipas de Vino
60- Barricas de Carne, menetras, aceite etc.
61- Caxa de agua para las Bombas
62- Carlinga del Palo maior
63- Tablado para los cables
64- Bodega y Aguada
65- Lastre de piedra, y lingotes
66- Leña, y barriles de Brea y Alquitran
67- Pañol del Contramaestre en la bodega
68- Carlinga del Palo Trinquete
69- Sobreplanes
70- Qüaderna maestra y, siguen las demas
71- Sobre-quilla
72- Quilla
73- Xapata
A.B_C.D_E.F_Secciones horizontales para la inteligencia, de las laminas VI y VII que manifiestan la colación de lastre, aguada, etc.

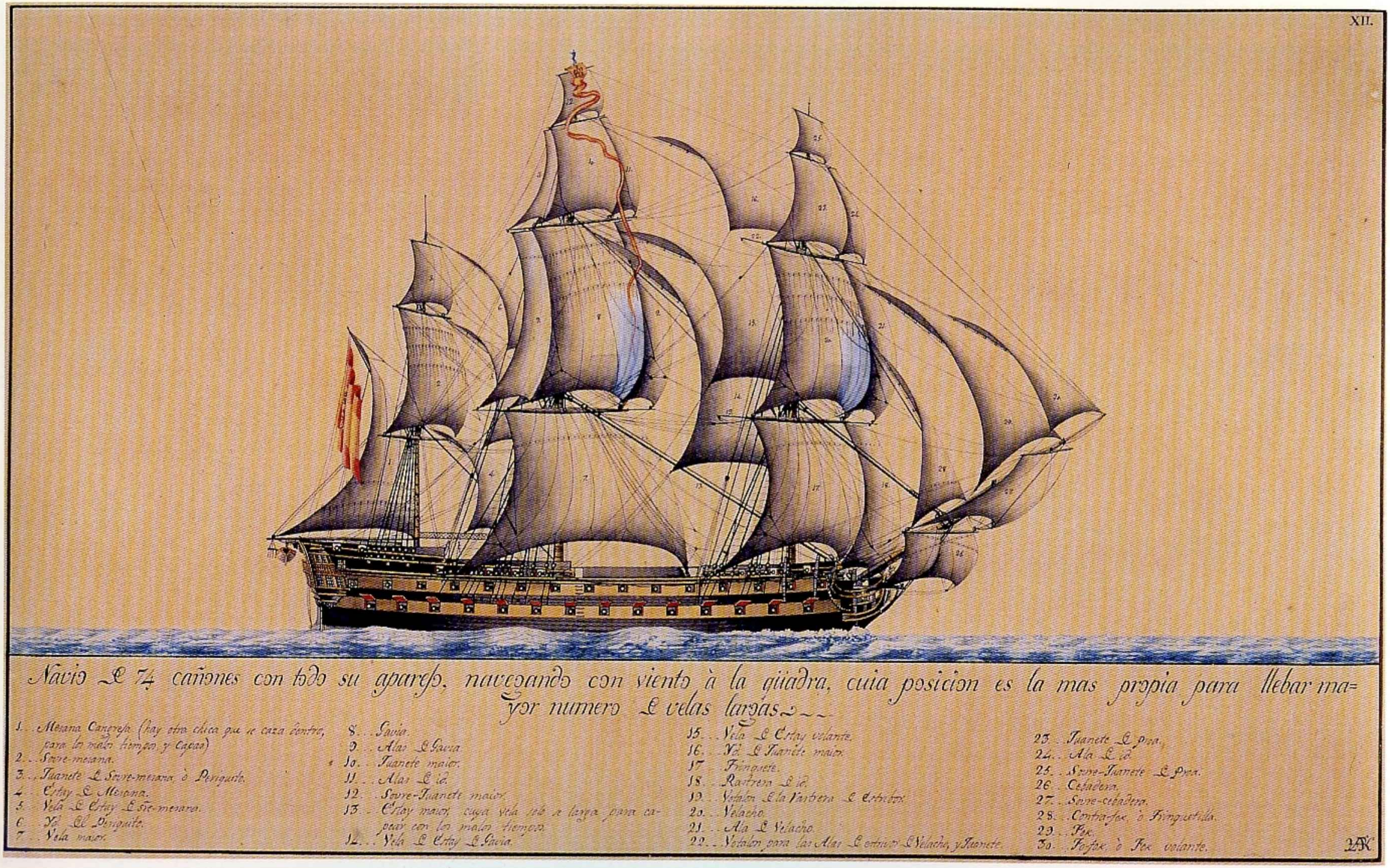


Vista interior de un Navio de 74 cañones, considerado por una secsion vertical de Popa à Proa, en el sentido de la Quilla.

1. Camarotes de Pilotos.
2. Id. para Oficiales en la Toldilla.
3. Galeria.
4. Camara alta y alacenas para Armas.
5. Camarote del Comandante, en la Crugia.
6. Carilla.
7. Mamparo de Camarotes de Oficiales.
8. Rueda del Timon y guardines.
9. Bitacora.
10. Escala, y pasage de la Toldilla.
11. Alcazar, y su bateria.
12. Pasamanos, y red para la pelotas y zafar.
13. Pasage del Castillo, y Campana de proa.
14. Cabrestante del Castillo.
15. Serbola, y Comun de Oficiales de mar.
16. Beques para la gente de mar.
17. Pescante para la amura de Trinquete.
18. Fogonar.
19. Horno.
20. Fogon.
21. Cabrestante del Combes.
22. Combes, y segunda bateria.
23. Chilleras para balas.
24. Escotilla maior, y Sta. capilla de respeto.
25. Escotilla de la Despensa.
26. Cabrestante maior.
27. Escalas de Camara baxa, y Sta. Barbara.
28. Repostera.
29. Camarotes de Oficiales, en la Crugia.
30. Camara baxa.
31. Caña del Timon.
32. Camarotes de Capellanes.
33. Yugo principal.
34. Santa Barbara.
35. Rancho de Guardias-Marinas.
36. Carlinga del Palo de Mesana.
37. Bombas Inglesas (las otras dos Españolas estan à babor y estr. del Palo Maior M)
38. Entrepuentes, y primera bateria.
39. Escotilla de Proa.
40. Bitas, y Cable.
41. Carlinga del Palo Bauprès.
42. Caxa de agua, para los derrames de Proa.
43. Branque ò Roda.
44. Pañol del Contramaestre, y entrada à los Callejones de Combate.
45. Pañol de Velas.
46. Id. del Carpintero, calaf. Sangra. y Farolero.
47. Sollado, y Callejones de Combate.
48. Caxa de balas.
49. Pañoles para el Pan.
50. Escotilla del Pañol de Polvora.
51. Pañol de Xarcia del Condestable.
52. Codaste, y Pelo de Popa.
53. Timon.
54. Sitio del Farol en el Pañol de Polvora.
55. Sitio para encartuchar.
56. Sitio y Estantes para cartuc. de dist. calibres.
57. Pañol de la Polvora.
58. Despensa, dividida del Pañol de Polvora p. un tabique de ladrillo, p. maior precaucion.
59. Pipas de Vino.
60. Barricas de Carne menestras aceite &c.
61. Caxa de agua para las Bombas.
62. Carlinga del Palo maior.
63. Tablado para los Cables.
64. Bodega y Aguada.
65. Lastre de piedra, y lingotes.
66. Leña y barriles de Brea, y Alquitran.
67. Pañol del Contramaestre en la bodega.
68. Carlinga del Palo Trinquete.
69. Sobreplanes.
70. Quaderna maestra, y siguen las demas &c.
71. Sobre-quilla.
72. Quilla. 73. Zapata.

A.B. – C.D. – E.F. – Secciones horizontales para la inteligencia, de las Laminas VI y VII q. manifiestan la Colocacion de la estiva, aguada, &c.

VI - *Vista interior de un navio de 74 cañones, considerado por su secsión vertical de Popa a Proa, en sentido de la quilla*, nº III. Por Agustín Wauters y Horcasitas, c1806. 27,5x45 cm (Museo Naval, sig PB-65).



VII - *Navio de 74 cañones con todo su aparejo navegando con viento a la qüadra, cuia posición es la mas propia para llebar mayor número de velas largas*, nº XII. Por Agustín Wauters y Horcasitas, c1806. 27,5x45 cm. (Museo Naval, sig. PB-74).

Navio de 74 cañones con todo su aparejo navegando con viento a la qüadra, cuia posición es la mas propia para llebar mayor número de velas largas, nº XII. Por Agustín Wauters y Horcasitas, (figura VII). c1806. 27,5x45 cm. (Museo Naval, sig. PB-74).
Explicación de 30 números:

1- Mesana Cangreja (hay otra chica que se caza dentro, para los malos tiempos y capaz).
2- Sovre mesana.
3- Juanete de Sovre-mesana.
4- Estay de mesana.
5- Vela de Estay de sre-mesana.
6- Yd. de periquito.
7- Vola maior.
8- Gavia.
9- Alas de Gavia.
10- Juanete maior.
11- Alas de id.
12- Sobre-Juanete maior.
13- Estay maior, cuya vela solo se larga para capear con los malos tiempos.
14- Vela de Estay de Gavia.
15- Vela de Estay volante.
16- Yd. de Juanete maior.
17- Trinquete.
18- Rastrera de id.
19- Votalon de la Rastrera de Estribor.
20- Velacho.
21- Ala de Velacho.
22- Votalon para las Alas de estrivor de Velacho y Juanete.
23- Juanete de proa.
24- Ala de id.
25- Sovre-Juanete de Proa.
26- Cebadera.
27- Sovre-cebadera.
28- Contra fok y Trinquetillo.
29- Fok.
30- Fo-fok ó Fok volante.

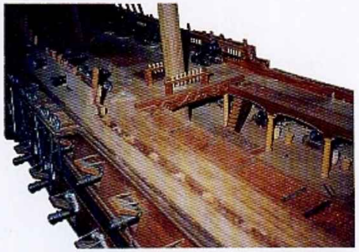
En el ESTADO QUE MANIFIESTA se relaciona todo el velamen de que disponía el *San Juan Nepomuceno,* que podemos comparar con el que figura en el diseño de Wauters:

Mesanas	*2*	*Rastreras de Trinq*	*2*
Mayores	*2*	*Alas de Gavia*	*2*
Trinquetes	*3*	*Id de Velacho*	*2*
Sobre-Mesanas	*2*	*Id de Juanete mor*	*2*
Gavias	*3*	*Id de Juanete de Proa*	*2*
Velachos	*3*	*Maricangalla*	*1*
Cebaderas	*2*	*Estay de Mesana*	*2*
Sobre.Cebaderas	*1*	*Id de Mayor*	*1*
Juanetes mayores	*2*	*Id de Gavia*	*2*
Idem de Proa	*2*	*Id Bolante*	*1*
Id. de Sobre-Mesana	*1*	*Contra Fock*	*2*
Sobre Juanetes de Mayor y Trinquete	*1*	*Fock*	*2*

Además en el ESTADO QUE MANIFIESTA figuraba las anclas y cables necesarios para la maniobra y fondeo del navío:

Anclas
1 de 54 quintales
1 de 49 "
1 de 72 "
1 de 66 "
1 de 61 "
Anclotes
1 de 20 "
1 de 21 "
1 de 17 "

Cables
6 de 22 pulgadas
1 de 21 "
2 de " "
Calabrotes
1 de 12 "
2 de 12 "
1 de 7 "
1 de 10 "



5 – Tercera batería y se están colocando los bahos sobre los que ira el tablado del último puente.

6 – Alcazar y tercera batería, septiembre de 1996,al fondo rueda del timón, en primer término cabestrante mayor y enjaretado.

La Bandera de combate.

Cuando fue botado el *San Juan Nepomuceno* la bandera que enarbolaba era *la larga de color blanco con el escudo de las Armas Reales en la forma que se practica,* que se izaba a popa, tal como se indicaba en la Real Orden de 20 de enero de 1732; y al formar parte del departamento de El Ferrol, la Real Orden, añadía: *usarán en las banderas de proa, de botes y de lanchas de la cruz de Borgoña sobre blanco, con cuatro anclas en los extremos del cuadrado que forma la referida cruz.*
En 1785, reinando Carlos III, en un momento en que las relaciones entre los miembros de la casa de Borbón, que reinaban en varios países, no eran muy cordiales se decidió cambiar los colores de la bandera, dictándose el siguiente Real Decreto:
"Para evitar los inconvenientes y perjuicios que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la bandera nacional de que usa mi Armada naval, y demás embarcaciones españolas, equivocándose a largas distancias, o con vientos calmosos con las de otras naciones; he resuelto que en adelante usen mis buques de guerra de la Bandera dividida a lo largo en tres listas, de las que la alta y la baxa sean encarnadas y del ancho cada una de la quarta parte del total y la de en medio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis armas reducido a dos quarteles de Castilla y León con la corona Real encima..."
Al año siguiente la orden se hizo extensiva a *las plazas marítimas, sus castillos y otros qualesquiera de las costas.*
Las banderas que enarbolaba el *San Juan Nepomuceno* cuando salió de Cádiz, el 19 de octubre de 1805, eran las siguientes:
- A popa: la bandera larga reglamentaria desde 1785. La bandera debió ser confeccionada en el obrador de Juan Nicolau del paseo de la Rambla de la ciudad de Palma de Mallorca, ya que este empresario tenía la contrata de confección de las banderas de la Real Armada. De su invención, es el escudo estampado para banderas, que fue premiado por Real Orden en 1790, con una pensión vitalicia de 6 reales diarios, una medalla de oro y el derecho a usar el escudo real, que puso sobre la puerta de su casa. La bandera que nos ocupa según la ficha catalográfica realizada por Luis Sorando Muzas, tiene unas dimensiones de 130 cm de alto y 170 cm de ancho sin conocer exactamente las medidas pues se encuentra conservada dentro de un marco sin desplegar com-

VIII – Bandera larga de popa dividida a lo largo en tres lista, de la que la alta y la baja son encarnadas y del ancho cada una de la cuarta parte del total y la de en medio amarilla con el escudo partido de Castilla y León. 130x170 cm. (Museo del Ejército nº 40.164).

pletamente; el tejido es de sarga y lleva bordado en el anverso el escudo partido de Castilla y León, timbrado por corona real colocado sobre la franja amarilla, a un tercio del asta y al reverso el escudo invertido. Ingresó en el Museo de Artillería en 1876, procedente del Museo Antropológico del doctor Velasco, gracias a una permuta de fondos. Al parecer, el mencionado doctor, la había adquirido en un viaje realizado a Gibraltar. Su estado de conservación es regular. Se encuentra depositada en el Museo del Ejercito de Madrid, inventariada con el nº 40.164 y expuesta en la pared sur de la sala de Carlos I, planta de Ingenieros (figura VIII).

- Al tope del palo mayor: un gallardetón o rabo de gallo de los colores de la bandera y, por estar a las ordenes del Jefe de escuadra Federico Gravina, encima de él, una grímpola amarilla.
- A proa: en el bauprés estaba izada una bandera pequeña llamada de tajamar o torrotito, idéntica a la nacional.

La dotación del navío.

Timoteo O´Scanlan (1831) la define como *El conjunto de individuos, y aun de efectos, señalados por reglamento para armar y habilitar a un buque de todo lo necesario a su manejo*, definición muy general que actualmente ha quedado reducida al personal, pues los efectos mas bien forman parte de lo que la gente de la mar llama los *Pertrechos*

El ESTADO QUE MANIFIESTA... del que ya hemos hablado relaciona el estado numérico de toda la tripulación, así como de los de las clases de oficiales:

Oficiales de Guerra y Guardia Marinas.................................17

(los oficiales de guerra son los que componen el cuerpo general de la Armada desde el Capitán General de ella hasta el último alférez de navío, también se incluyen dos oficiales de Ejercito seguramente para el mando do la infantería de marina y, los Guardiamarinas)

Un Comandante	*Cuatro Alfereces de Fragata*
Un 2º Comandante	*Dos Guardia Marinas*
Dos Tenientes de Navío	*Un 1er Teniente de Exercito*
Un teniente de Fragata	*Un 4º Teniente de Exercito*
Dos Alfereces de Navío	

Oficiales Mayores 10

(los oficiales mayores son a bordo los contadores, capellanes, pilotos, cirujanos y maestros de víveres, a éstos hay que añadir dos pilotines, que eran ayudantes de pilotos)

Un Subteniente de España	*Un 2º Piloto*
Un Teniente de Artillería de Exercito	*Dos Pilotines*
Un Contador	*Un Primer Cirujano*
Dos Capellanes	*Dos 2os Cirujanos*
Un 1er Piloto	

Tropa de Infantería..229

Tropa de Artillería 47

Oficiales de Mar...31

(son los contramaestres llamados oficiales de mar de pito, patrones de lancha, maestros de vela, sangradores, carpinteros, calafates, herreros, armeros, toneleros, faroleros, buzos y cocineros del equipaje)

Artilleros de mar de preferencia 7

(compuesto de condestables, cabos 1º y 2º y bombarderos)

Artilleros Ordinarios...77

Marineros..70

(es el personal que está dispuesto para navegar, para resistir con ventaja los impulsos de la mar y del viento y para ejecutar todos sus movimientos con precisión, desembarazo y prontitud; junto con los grumetes y los pajes formaban la marinería)

Grumetes. 121

(nombre de la clase inferior de marinería en los buques de guerra)

Pajes..14

(eran jóvenes, a veces niños, de familias distinguidas que se iniciaban así en la Armada, aunque en algunos textos figuran como criados de los oficiales de guerra).

Total de plazas...623

En el ESTADO QUE MANIFIESTA *la fuerza con que salen hoy día de la fecha los buques de la Escuadra del mando del Exmo Señor don Federico Gravina con expresión de los que quedan en el hospital.*

Navío Príncipe de Asturias en la Bahía de Cádiz a 19 de octubre de 1805
(se reproduce la dotación del *San Juan Nepomuceno*):

Existencias efectivas a bordo

Oficiales de Marina	12	*Paxes*	18
Oficiales Mayores	10		
Oficiales de Mar	37	*Total General*	693
Tropa de Infantería	212		
Tropa de Artillería	50	*Sobran al reglamento*	58
Total	321	*Quedan en el hospital:*	
Artillería de Mar	70	*Tropa de Infantería*	17
Marineros	158	*Tropa de Artillería*	3
Grumetes	126	*Marinería de las tres clases*	27
Total	354	*Paxes*	2

Los uniformes.

Durante los 40 años en que estuvo de servicio el *San Juan Nepomuceno* fueron varios los tipos de uniformes utilizados por la dotación. Al pasar al departamento de El Ferrol en 1767, la uniformidad se regía por la Ordenanza de Felipe v de 28 de abril de 1717, que se vio modificada en numerosas ocasiones, entre las que destacan la de 1761 y la de 1793. Hemos elegido los uniformes que utilizaba la Real Armada en fecha cercana a la batalla de Trafalgar.

Oficial del Real Cuerpo de Marina. (Definido en el Estado General de la Armada). *Casaca azul, buelta, cuello, forro y solapa vuelta encarnada guarnecida por ambas caras, así como la buelta y el cuello con galón de oro angosta de barra y flores de lis, y botón de ancla y corona; chaleco y pantalón con media bota, corbatín y cinturón negro con chapa de metal, sable corto y plumero encarnado en el sombrero* (figura IX).

Marinero de los navíos del Rey (según la lámina nº 103 del *Diccionario demostrativo* ... del marqués de la Victoria): *Casaca azul con botones de metal y bueltas coloradas, chupa colorada, calzones azules, medias coloradas, camisa, zapatos, sombrero con su divisa o cocarda con borde de hilo anteado, gorro de granadero, ligas o evillas jarreteras en lugar de ligas y corbatín.*

Infantería de Marina (según el Estado General de la Armada). Uniforme pie a tierra: *Casaca corta azul con solapa, cuello, buelta, y forro encarnado con portezuela azul en la buelta y tres botones en ella, y en el cuello una ancla; chaleco y pantalón azul* (en verano blanco), *corbatín y botín corto negro; sable corto* (figuras X y XI); y para a bordo: *chaqueta, pantalón y poncho de paño con cuello, buelta y vivos encarnados, corbatín negro y gorra de ancla; sable corto* (figura XII).

Artillería de Marina (según el Estado General de la Armada). Uniforme pie a tierra: *Casaca y solapa azul con vivos, buelta, cuello y forro encarnado con portezuela azul en la buelta y tres botones en ella, y en el cuello una ancla y una bomba; chaleco y pantalón azul* (en verano blanco); *corbatín y botín color negro; sable corto* (figura XIII); y para a bordo: *chaqueta y pantalón de paño con forro, cuello y buelta encarnada, con portezuela parda; chaleco blanco, corbatín negro, botín corto, y gorra con un ancla y dos bombas* (figura XIV). Las divisas eran: Los Primeros Condestables ostentaban dos *charreteras* de hilo de oro y seda carmesí; los Segundos una; los Cabos Primeros dos galones en la *buelta*; los Segundos un galón solo; los Bombarderos una bomba bordada en la *buelta*; los Artilleros una palanqueta bordada en la *buelta* y los Ayudantes lisa la *buelta*.

El resto de la dotación también tenía su uniforme, el lector interesado podrá acudir al libro de Miguel y Jesús María Alía Plana, *Historia de los Uniformes de la Armada Española*, 1996.

IX – Teniente de navío del Real Cuerpo Marina. *Colección de cien estampas que demuestra todas las nuevas divisas del Exercito de España, según el último reglamento de este año de 1805.* (Archivo General Militar de Madrid).

X – Infante de Marina. *Colección de cien estampas que demuestra todas las nuevas divisas del Exercito de España, según el último reglamento de este año de 1805.* (A.G.M. de Madrid).

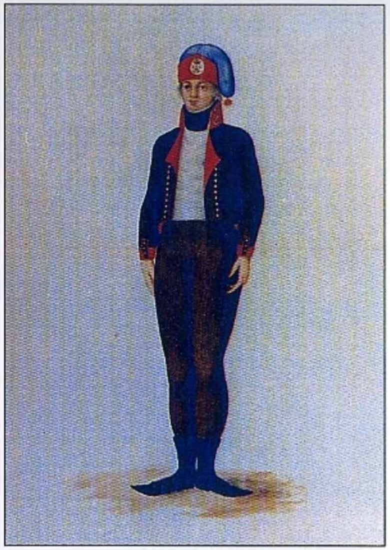
XI – Infante de Marina, uniforme pie a tierra. Real orden de 10 de agosto de 1802. Es el mismo uniforme que el de la figura anterior, visto de frente por otro dibujante (Museo Naval).

XII – Infante de marina, uniforme para el servicio a bordo. Real orden de 10 de agosto de 1802. (Museo Naval).

7 – Galería de popa y detalle de la artillería que asoma en cada una de las tres cubiertas octubre de 1997.

8 – Armando el aparejo, diciembre de 1998.

XIII – Artillero de Marina, uniforme para el servicio a bordo. Real orden de 10 de agosto de 1802. (Museo Naval).



XIV - Artillero de Marina, uniforme pie a tierra. Real Orden de 10 de agosto de 1802 (Museo Naval).

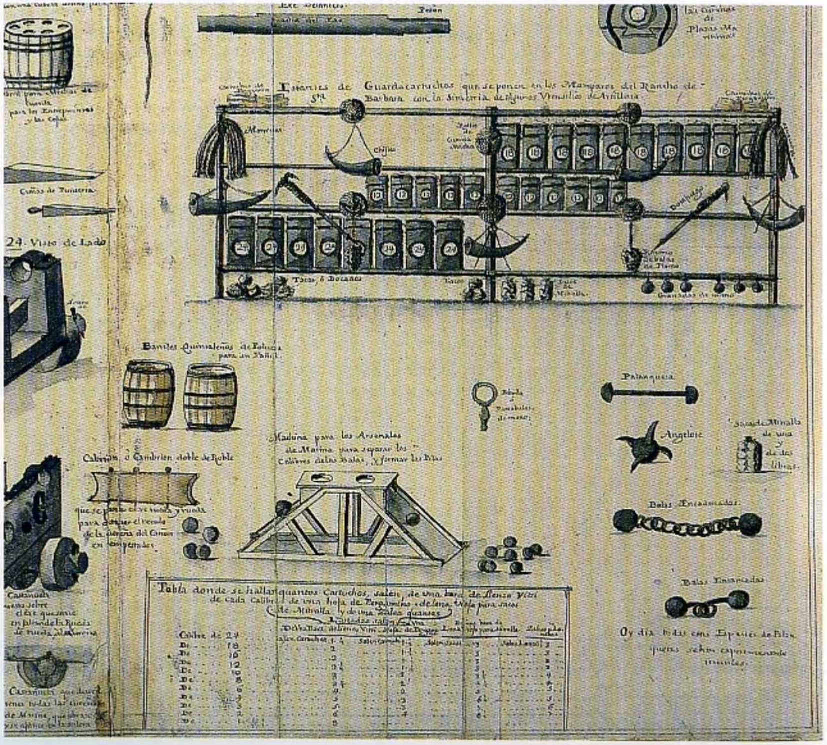
La Artillería de Marina.

En 1717 se crearon dos Brigadas de Artillería de Marina de 60 hombres mandadas cada una por un Comisario de Artillería de Marina y compuesta de seis sargentos, seis primeros cabos, seis segundos cabos, un tambor y cuarenta y un artilleros, que debían distribuirse en los navíos de la Armada, para, además de servir en ellos, ejercitaran a los marineros artilleros. En 1802 había veinte Brigadas, integradas por 3.080 hombres, cada brigada estaba distribuida así:

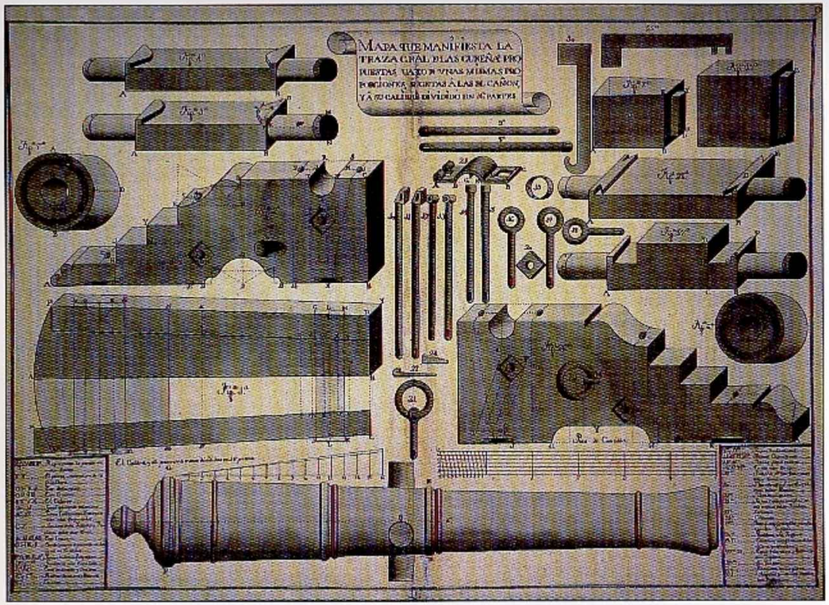
Un Teniente de Navío, jefe
Un Teniente de Fragata, 2º jefe
Un Alférez de Navío, teniente
Un Alférez de Fragata
Cuatro Condestables 1º
Cuatro Condestables 2º
Ocho Primeros Cabos
Ocho Segundos Cabos
Dieciseis Bombarderos
Cuarenta y ocho Artilleros Ordinarios
Sesenta y cuatro Artilleros Ayudantes

En total cuatro oficiales del Cuerpo General, cuarenta artilleros preferentes y ciento doce artilleros.

En cuanto a la artillería utilizada por el *San Juan Nepomuceno*, sabemos que era de hierro y fabricada en las fundiciones de Liérganes y La Cavada. Estas fábricas fueron construidas a mediados del siglo XVII por el marqués de Villacastel y suministraban los cañones a la Armada mediante contratos de asiento, hasta el año 1763, en que quedaron a cuenta de la Real Hacienda. Al año siguiente se estableció la fundición en sólido que consistía en fundir el cañón macizo y perforar el ánima por medio de una barrena, a diferencia del antiguo sistema, llamado en hueco, pues el ánima se obtenía directamente al fundir la pieza. La artillería del *San Juan Nepomuceno* era pues de hierro y fundida en sólido y debió fabricarse en 1767. En ese año, los cañones fundidos en esas fábricas fueron 60 de a 24, 167 de a 18, 9 de a 12 y 98 de a 8. El resultado de estos cañones no fue satisfactorio, pues reventaron algunos cañones, unido a la gran demanda que tenía la Armada, obligó a nombrar una comisión en el departamento de El Ferrol que dictaminó, el 18 de febrero de 1773, lo siguiente: *Consultada la considerable falta de artillería que hay para los navíos de este departamento, por la inutilidad experimentada de la última fundición, y suponiéndose la misma por igual motivo en los demás departamentos, y plazas de América, se descubre a primera vista una necesidad, tanto más digna de remedio cuanto dejan bien percibirse las contingencias que de la ausencia de los necesarios cañones en los buques y puertos importantes puede seguirse.* La decisión adoptada fue recurrir a la Compañía de fundiciones de hierro de la ciudad de Carron en el reino de Escocia, con la que se firmó un contrato en julio de ese año, que dieron nombre a las celebres piezas llamadas *carronadas*, años más tarde, en 1781, se hizo cargo la Armada de las fábricas, volviendo a la fabricación en hueco, se investigó los fallos de la fundición en sólido que tan buenos resultados estaba dando en Europa e incluso en las Reales Fundiciones españolas, al final se decidió nombrar al ingeniero canario Agustín de Betancourt para que estudiara el problema, después de viajar por Europa emitió un minucioso informe en 1781.



XV - *Estante de Guardacartuchos y algunos utensilios de artillería naval*, junto con varios tipos de balas. Lámina nº 80 (detalle) del *Diccionario demostrativo* del marqués de la Victoria. (Museo Naval).



XVI - *Mapa que manifiesta la traza general de las cureñas propuestas vaxo de unas misma proporciones sujetas a las del cañon y a su calibre dividido en 16 partes.* Lámina nº 90 del *Diccionario demostrativo* del marqués de la Victoria. (Museo Naval).

En el *estado que manifiesta* tantas veces citado se relaciona la Artillería, Municiones, Artificios, Armas blancas y de chispa, que llevaba el *San Juan Nepomuceno:*

Artillería:
Cañones de a 24 .... *28*
Cañones de a 18 .... *30*
Cañones de a 8 .... *16*
Pedreros de a 4 .... *4*
Obuses de a 7pul y 2 lin *4*
Esmeriles *6*

Munición:
Balas de a 24 .... *1483*
Balas de a 18 .... *1530*
Balas de a 8 .... *789*
Palanquetas de a 24 .... *228*
Palanquetas de a 18 .... *241*
Palanquetas de a 8 .... *138*
Armas blancas y de fuego: ....
Fusiles *74*
Bayonetas *74*

Saquillos de Metralla de a 24 .... *562*
Saquillos de Metralla de a 18 .... *600*
Saquillos de Metralla de a 8 .... *326*
Balas de Plomo, libras *902*
Balas mosqueteras para ellos *80*
Quintales de pólvora *314*

Artículos de Fuego:
Grandas de mano *260*
Granadas *120*
Frascos de fuego *30*
Camisas de Fuego *2*
Jarras de cobre para su embase *11*
Cohetes *100*
Estopines *300*
Pistolas *74*
Espadas *148*
Chuzos *74*
Hachuelas de abordar *74*

En el *Diccionario demostrativo* del marqués de la Victoria existen numerosos diseños sobre la artillería naval, de los que hemos elegido dos:
Estante de Guardacartuchos y algunos utensilios de artillería naval, junto con varios tipos de balas. (figura XV). Estos estantes estaban situados en los mamparos del rancho de Santa Bárbara, donde se colocaban *cartuchos, morriones, chifles, rollos de cuerda, mecha, botafuego*, etc y, además, se ha dibujado la siguiente munición: *palanqueta, angelote, sacos de metralla de una y de dos libras, balas encadenadas, balas enramadas*, etc
Mapa que manifiesta la traza general de las cureñas propuestas vaxo de unas misma proporciones sujetas a las del cañon y a su calibre dividido en 16 partes. (figura XVI), se representan: *la solera* (f-1), *la gualdera a la española* (f-2), *los ejes* (f-3 y f-4), *las ruedas* (f-5 y f-6), *el telerón* (f-7), y *pernos, cáncamos, zunchos, planchuela, sobremuñonera*, etc (f-8 a f-25), además se incluyen *la gualdera a la inglesa* (f-26), *los ejes* (f-27 y f-28) y su *telerón* (f-29) y sin numerar está dibujado un cañón en el que la **A** es *el cascabel*, la **GF** *la culata*, la **B** *el eje de muñones* y la **DE** *la faja superior*, el lector interesado en la artillería del siglo xviii podrá consultar el libro editado por el Museo *El Tigre un cañón de a 16. Historia y Leyenda.*

Los víveres y la aguada.

Antes de emprender viaje el capitán del buque debía pertrechar y proveer de todo lo necesario, los pertrechos son las armas, aparejos, municiones y demás instrumentos y efectos necesarios para el servicio de una embarcación de guerra y, en relación a las provisiones el marqués de la Victoria en su famoso *Diccionario*, nos hace el siguiente recordatorio:
Provisiones que se embarcan *Para dar las Raciones Diarias a los Equipages de los Navios* (figura XVII)*:*

Barril de carne salada
Barril de Tozino
Bacalao
Quesos
Botijas de Azeyte
Barril de Quesos
Galletas
Pan Fresco
Jamón
Barril de Aguardiente
Saco de Miniestras
Saco de Sal
Barril de Vinagre
Ristra de Ajos
Pimientos Colorados
Leña

Dietas que se embarcan para los enfermos de los navios :

Terneras o vacas
Carneros
Barriles y sacos de chícharos,
Semola y garbanzos
Barril de arroz
Botija de Manteca
Barril de Passas
Barril de Almendras
Barril de Azucar
Cerones de Cerbón
Barril de Guebos en sal
Pilones de azucar blanco
Botes de especias
Gallineros tanto de los enfermos
como del Comandante del Navío

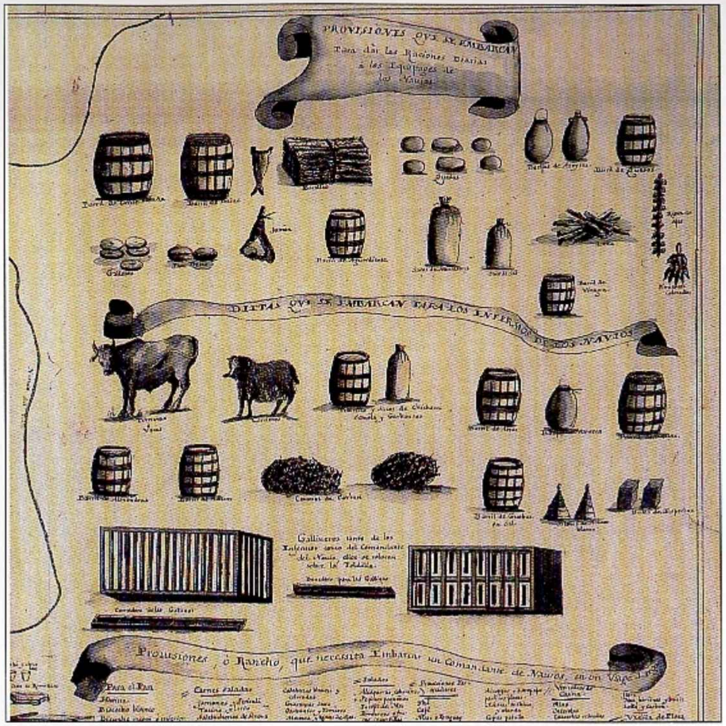
Provisiones o Rancho que necessita Embarcar un Comandante de Navios en un Viage Largo:
Para el Pan: harina, biscocho blanco, biscocho negro o inferior.
Vinos: de España, de Cataluña, de Francia, aguardiente, frasqueras de liquores, azeyte, vinagre.
Carnes: terneras de dos años asta tres, carneros, pollas, gallinas, pavos, patos, pichones, barriles de guevos en sal o azeyte, manteca de Flandes y de puerco.
Carnes saladas: jamones y petisalé, tozino y lardo, salchichones de Genova, chorizos, lenguas saladas de Inglaterra.
Pescados en escabeche: lenguados, lenguados en azeyte, dentones cunetes de ostriones, anguilas marinadas.

Pescados salados: *bacalao seco y verde, arenques, anchoas, salmon, sardinas saladas, atún.*
Legumbres: *coles, escarolas y lechugas en salmuera, guisantes verdes, vinagreras, arroz, chirivias, lentejas y habas, pimientos colorados, cevollas grandes, calabazas blancas y coloradas, guisantes secos, garbanzos y tomates, mostaza, ristras de ajos.*
Pastas: *macarrones, fideos, semola y puntetas.*
Para la sazon de los Guisados: *alcauziles, alcachofas en sal, hongos en sal y secos, criadillas y morcillos, cevollas pequeñas.*
Espezias y Hierbas secas: *pimienta negra, azafran, clavos, canela, nueces moscadas, culantro, oregano, poleo, rosa seca, espliego, o alhuzema, tomillo, laurel, salvia, afrecho para lavar los platos.*
Salados: *alcaparras, cohombres, pepinos pequeños, perejil del mar, pimientos y frutas incurtidas.*
Frutas secas: *nueces, avellanas, passas, almendras, azeytunas, ciruelas de Marzella, quesos de francia, quesos de Olanda.*
Confituras. *guindas, cidra rallada, calabaza entera y rallada, peras, cidra cayote, orejones, dulze candido, anises, biscochos en pan y en papeles, azucar barriles.*
Provisiones Particulares: *thè, cafè, mate o Paraguay, azucar de pilon, agua de la reyna y de melissa, triaca, elixires y balzamos para heridas, papel, lacre y obleas, velas de cera.*
Para el Ganado: *afrecho, trigo, mayz, cevada y mazamorra, hierbaverde.*
Para la Mesa Repostaria y Cozina: *manteles, sevilletas, tohallas de mano, manteles y servilletas ordinarias, delantales para los cosineros, alcofifas y estropajos para los platos, xicaras de China y Olanda, cofres para la manteleria y arcas para la plata y estaño, morreros de bronze y piedra, azeyteras y vinagreras, lebrillos para lavar, estopas, corchas, alcarrazas y botijuelas. Tinetas para lavar los vasos, mesas de ofizio, frasqueras de frascos vazios, cuchillos para cortar carne y picarla, ahujas para mechar, tamises para el agua, balanzas y romanas, orinales, servicios, canillas, candados, martillo, tenazas, barrenas y calvos, tisa para limpiar la plata.*
Utensilios de Cosina: *ollas, cazerolas, cazerolas redondas, cucharas, espumaderas, cuberteras de oja de lata y madera, pescadera o possonera, torteras y cubiletes, moldes para ellas, embutidos y tinas para lavar las carnes, peroles.*
Fierros: *cadenas, paleras, lardadores, sartenes, tres pies, parrillas, rallos, anafes, asadores y espadines.*
Utensilios para el Horno: *tela cruda para sentar el pan, tamises finos y gruessos, pala y teneza, tapa de fierro, jarro, tina, barreños y barril, leña y carbon.*
Vaxilla de Plata: *cucharas, tenedores y cuchillos, saleros, cucharones de sopa, cucharones de guisados, palancana y jarro, candeleros y despaviladores, vinagreras y azeyteras, selvilla, pimenteros y azucareros y salzeros, teteras y cafeteras.*
Vajilla de Estaño: *platos de sopa con sus cuberteras, platos medianos y platos para assados, platos trincheros, fruteros, copas y tazas de cristal para bever.*
Un Chinchorro para pescar.
El numero y cantidad de este rancho lo regla el viage según fuere el gusto esplendido del Comandante.

En el ESTADO QUE MANIFIESTA figura también el siguiente apartado:

Viveres y Aguada:	*Toneles de Agua............ 41*
Raciones enteras de Armada para	*Toneletes 70*
subsistencia de 593 plazas	*Pipas............ 67*
en 60 dias.............37510	*Quarterolas............ "*
Idem de Dieta............598	*Y componen el completo de agua correspondiente a 80 días.*

Posiblemente las raciones de subsistencias fueran para caso de emergencia y además debía suministrarse el *Rancho o provisión de comida que embarca el comandante.*
La dieta estaba formada por los géneros de que se componía la ración de los enfermos.
Cuarterola era un barril que hacía la cuarta parte de un tonel.



XVII - *PROVISIONES QUE SE EMBARCAN Para dar las Raciones Diarias a los Equipages de los Navios* y *DIETAS QUE SE EMBARCAN PARA LOS ENFERMOS DE LOS NAVIOS*, de la lámina nº 107 (detalle) del *Diccionario demostrativo* del marqués de la Victoria. (Museo Naval).

La capacidad del tonel, según O´Scanlan, era equivalente a dos pipas de 27,5 arrobas; es decir, 55 arrobas ó 887,32 litros. Al figurar relacionados 41 toneles, el agua embarcada era de 36.380 litros.
Según el *Diccionario* del marqués de la Victoria la *Pipería* de un navío era la siguiente:
Toneles de 60 arrobas para el agua (968 litros)
Pipa para vino de 30 arrobas (484 litros litros)
Bota para hazer aguada de 15 arrobas (242 litros)
Cuarterola de 7,5 arrobas y media para la aguada (121 litros)
Barril para vino o aguardiente de 5 arrobas (80 litros)
Barril para agua en la lancha o bote quando salen fuera, de 1,25 arrobas (20,2 litros)
Las medidas para los líquidos, según el marqués de la Victoria, eran: *un azumbre para el agua, un cuartillo y un medio cuartillo para el vino y dos onzas para el azeyte.*

El origen del nombre.
Juan Nepomuceno nació hacia 1345 en Nepomuk, pueblo situado en el cuadrilátero de Bohemia, cerca de Praga, en la actual república Checa. Ordenado sacerdote en 1379 fue martiriza-

do por el rey Wenceslao IV, que ordenó asesinarlo y arrojar su cuerpo al río Vitava, en 1393. Fue canonizado en 1722. Al parecer introdujo su devoción en España don Juan José Navarro de Viana y Búffalo, marqués de la Victoria, Capitán General de la Real Armada. En 1758, la infantería de Marina lo eligió por patrono, aunque ya, desde 1731, estaba vinculado el santo con la Marina. Se desconoce cómo un santo, de tierra adentro y de un país tan lejano, arraigó tanto en la Armada. Sí sabemos que numerosos buques han llevado por todos los mares su nombre, entre ellos, el famoso paquebot *San Juan Nepomuceno*, perteneciente al puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuyo capitán Domingo Morera, natural de ese puerto, efectuó viaje a Nueva Orleans el 9 de diciembre de 1778 con un contingente de 202 personas de las que, 53, eran gente de armas para formar el batallón de Infantería de La Luisiana, del que se conserva una réplica de su bandera en este Museo; también llevó el nombre un bergantín que fue habilitado en corso en 1811. Cuando escribo estas líneas se encuentra amarrado en el puerto de Santa Cruz, un pesquero palangrero con el nombre de *Nepomuseno*.

Historial del *San Juan Nepomuceno*.

En el PLAN GENERAL DEL EXERCITO DE SU REAL MAGESTAD CARLOS TERCERO ECHO POR PEDRO MOUSEUX GRANADERO DEL REGIMIENTO DE GUARDIAS WALONAS EN EL AÑO 1768, ya está dado de alta como navío de línea, a partir de ese momento figura en todos los estado de la Armada.

El 15 de septiembre de 1780 por Real Orden se inició el proceso de forrado con chapas de cobre de la parte sumergida de las naves para mejorar el deslizamiento y aumentar la duración de los cascos, por lo que desde esa década estaba forrado el *San Juan Nepomuceno*.

Navegando de La Habana al Guarico francés, en 1782, apresó a la fragata *La Londres*, pues consta en los archivos que, el 3 de abril de 1786, la dotación del navío solicitaba la entrega de la parte de presa que le correspondía.

El 29 de marzo de 1785, Antonio Valdés ordena a Lázaro de Leyva que el navío convoye dos lanchas cañoneras hasta Cartagena.

El *San Juan Nepomuceno*, al ser el primero de la serie, seguía siendo el navío de pruebas, como la que se ordenó, el 6 de septiembre de 1785, para realizar pruebas de comparación bajo el mando de Mazarredo entre los navíos *San Ildefonso*, primero de la nueva serie iniciada por Romero y Fernández de Landa, y el *San Juan Nepomuceno* y las fragatas *Santa Casilda* y *Santa Brígida*. El informe de Mazarredo fue, como ya hemos dicho, que el *San Ildefonso Barloventeaba como las fragatas, gobernaba y viraba como un bote y tenía una batería espaciosa.*

También fue el navío donde se probó, en febrero de 1786, la sustitución de las cajas de banderas por pequeños camarotes en las toldillas, que después se hizo extensiva al resto de la Armada, lo mismo que un armario para las armas blancas y de chispa.

No disponemos del diario de a bordo, aunque de la colección de Antonio de Mazarredo hemos sacado algunos apuntes sobre las singladuras del navío:

12 de enero de 1796, abordaje del *San Juan Nepomuceno* con la fragata *Paz* y las averías producidas.

6 de febrero de 1796, se informa de lo ocurrido al *San Juan Nepomuceno* por el vendaval.

8 de febrero de 1796, cambio del cureñaje de la fragata *Atocha* con el navío *San Juan Nepomuceno*.

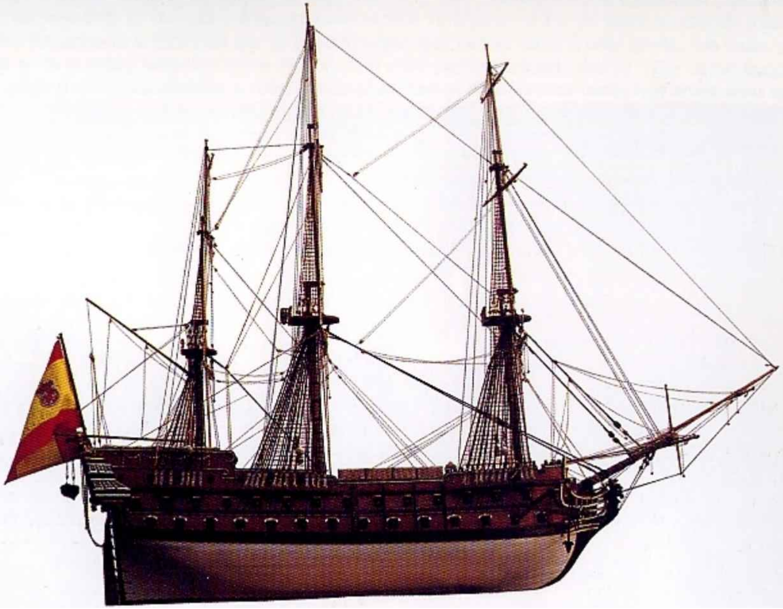
7 de junio de 1796, sale hacia Barcelona.

6 de agosto de 1796, pasa a Cádiz procedente de Barcelona, para conducir artillería y municiones.

1 de febrero de 1797, salió de Cartagena hacia Cádiz, al mando del capitán Antonio Boneo formando parte de la escuadra del Teniente general José de Córdoba, aunque no participó en el combate de cabo San Vicente.

El *San Juan Nepomuceno* en Trafalgar.

El navío *San Juan Nepomuceno* salió de Cádiz el 19 de octubre de 1805, al mando del brigadier Cosme Damián Churruca, con una dotación de 693 tripulantes formando parte de la escuadra española mandada por el teniente general Federico Gravina con dirección a Trafalgar. Nada mejor, para conocer lo ocurrido, que seguir la narración que hace el inmortal Benito Pérez Galdós en su libro *Trafalgar*, primero de la serie de *Episodios Nacionales*. La narración está en boca de Malespina que cuenta lo ocurrido a preguntas de Gutiérrez de Cisniega:



9 – El *San Juan Nepomuceno* enarbolando la bandera de combate, en noviembre de 1999. Cubriendo las batayolas, los coys sujetos por las redes para proteger a la tripulación de los disparos de fusil y de las astillas que saltaban con los impactos de las balas.

Cuénteme usted lo que ha pasado en el Nepomuceno. Aún cuesta trabajo creerme que ha muerto Churruca, y a pesar de que todos lo dan como cosa cierta, yo tengo la creencia de que aquel hombre divino ha de estar vivo en alguna parte.

Malespina dijo que desgraciadamente él había presenciado la muerte de Churruca y prometió contarlo puntualmente.

Desde que salimos de Cádiz - dijo Malespina -, Churruca tenía el presentimiento de este gran desastre. Él había opinado contra la salida, porque conocía la inferioridad de nuestras fuerzas, y además confiaba poco en la inteligencia del jefe Villenueve. Todos sus pronósticos han sido ciertos; todos hasta el de su muerte, pues es indudable que la presentía seguro como estaba de no alcanzar la victoria. El 19 dijo a su cuñado Apodaca: "Antes que rendir mi navío, lo he de volar o echar a pique. Este es el deber de los que sirven al rey y a la patria". El mismo día escribió a un amigo suyo, diciéndole: "Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto".

Churruca era hombre religioso, porque era un hombre superior. El día 21 a las once de la mañana mandó subir toda la tropa y marinería; hizo que se hincaran de rodillas y dijo al capellán con solemne acento: "Cumpla usted, padre, con su ministerio, y absuelva a esos valientes que ignoran lo que les espera en el combate." Concluida la ceremonia religiosa, les mandó poner en pie,

XVII - Muerte de Churruca. Por Eugenio Álvarez Dumont. 1892. Óleo sobre lienzo, 300x632 cm. (Paraninfo del Instituto de Canarias, Cabrera Pinto, perteneciente al depósito del Museo del Prado. Foto Manuel Díaz Febles). Sobre la cubierta del *San Juan Nepomuceno* el momento sublime en que Churruca es alcanzado por una bala de cañón, mientras es sostenido por la tripulación; a la izquierda, el cañón todavía humeante con el que Churruca ha desarbolado a un navío inglés, a la derecha la balaustrada de popa destrozada y el buque desarbolado. La muerte, el fuego y el humo se enseñorean de la escena.

Cosme Damián Churruca y Elorza nació en la villa marinera de Motrico (Guipúzcoa), el 27 de septiembre de 1761. Ingresó, el 15 de junio de 1776, como guardiamarina; primero en Cádiz y, después, en El Ferrol, de donde salió a los dos años con el grado de alférez de fragata. En 1782 intervino en el socorro de las baterías flotantes, durante el sitio de Gibraltar. En 1783 pasó destinado a la Academia de El Ferrol, donde compaginó las tareas de profesor ayudante con los estudios "sublimes" de Matemáticas, Mecánica y Astronomía, sufriendo examen público con aplauso en febrero de 1787. Debido a los sólidos conocimientos adquiridos formó parte de la expedición del estrecho de Magallanes que se inició el 5 de octubre de 1788, al pasar por Tenerife midió la altura del Teide que fijó en 2.193 toesas (4.254 m); redactando un diario en el que detalló el reconocimiento de todos los surgideros, radas, puertos y bajos del estrecho formando una exacta carta náutica. Tras numerosas penalidades regresó a la península el 30 de enero del año siguiente, cayendo en el viaje gravemente enfermo. El diario se publicó en 1793. Ya recuperado, dirigió una expedición, en 1792, a América Central, donde levantó un *Atlas Marítimo*, *la Carta Esférica de las Antillas* y la *Particular Geométrica de Puerto Rico*. La comisión terminó en octubre de 1784, los trabajos se publicaron entre 1802 y 1804. Tras numerosos cometidos, en 1797, se le encomendó el mando del navío *Conquistador*, en 1803 el del *Príncipe de Asturias* y, en febrero de 1805, pidió y obtuvo del Gobierno el del *San Juan Nepomuceno* que acababa de carenarse y estaba aun sin los repartimientos interiores poniéndolo todo a punto.

y hablando en tono persuasivo y firme, exclamó: "¡Hijos míos: en nombre de Dios prometo la bienaventura al que muera cumpliendo sus deberes!. Si alguno faltase a ellos, le haré fusilar inmediatamente; y si escapase a mis miradas o a las de los valientes oficiales que tengo el honor de mandar, sus remordimientos le seguirán mientras arrastre el resto de sus días miserable y desgraciado". Esta arenga, tan elocuente como sencilla, que hermanaba el cumplimiento del deber militar con la idea religiosa, causó entusiasmo en toda la dotación del Nepomuceno. ¡Qué lástima de valor!. Todo se perdió como un tesoro que cae al fondo del mar. Avistados los ingleses, Churruca vio con el mayor desagrado las primeras maniobras dispuestas por Villenueve, y cuando éste hizo señales de que toda la escuadra virase en redondo, lo cual, como todos saben, desconcertó el orden de batalla, manifestó a su segundo que ya consideraba perdida la misma con tan torpe estrategia. Desde luego comprendió el aventurado plan de Nelson, que consistía en cortar nuestra línea por el centro y retaguardia, envolviendo la escuadra combinada y batiendo parcialmente sus buques, en tal disposición que éstos no pudieron prestarse auxilio.

El Nepomuceno vino a quedar al extremo de la línea. Rompiose el fuego entre el Santa Ana y el Royal Sovering, y sucesivamente todos los navíos fueron entrando en combate. Cinco navíos ingleses de la división de Collingwood se dirigieron contra el San Juan Nepomuceno; pero dos de ellos siguieron adelante, y Churruca no tuvo que hacer más que a fuerzas triples. Los ingleses necesitaron nuevos refuerzos; llegando a ser seis contra uno. Volvieron los dos navíos que nos habían atacado primero, el Dreadnought se puso al costado del San Juan Nepomuceno, a medio tiro de pistola por la aleta y popa. Figúrense ustedes el fuego de estos seis colosos vomitando balas y metralla sobre un buque de 74 cañones. Parecía que nuestro navío se agrandaba, creciendo en tamaño conforme crecía el arrojo de sus defensores. Las proporciones gigantescas que tomaban las almas parecía que las tomaban también los cuerpos, y al ver cómo infundíamos pavor a fuerzas seis veces superiores, nos creíamos algo más que hombres.

Pero Dios no quiso que saliera vivo Churruca de la terrible porfía. Viendo que no era posible hostilizar a un navío que por la proa molestaba al San Juan Nepomuceno impunemente, fue él mismo a apuntar el cañón y logró desarbolar al contrario. Volvía al alcázar de popa, cuando una bala de cañón le alcanzó en la pierna derecha con tal acierto, que casi se la desprendió del modo más doloroso por la parte alta del muslo. Corrimos a sostenerlo, y el héroe cayó en mis brazos. ¡Qué horrible momento!. Aún me parece que siento bajo mi mano el violento palpitar de un corazón que hasta aquel instante terrible no latía sino por la patria. Su decaimiento físico fue rapidísimo; le vi esforzándose por erguir la cabeza, que se le inclinaba sobre el pecho; le vi tratando de reanimar con una sonrisa su semblante, cubierto ya de mortal palidez, mientras con voz apenas alterada, exclamó: "Esto no es nada siga el fuego".

Desde aquel momento la tripulación se achicó; de gigante se convirtió en enano; desapareció el valor, y se comprendió que era necesario rendirse. La consternación de que yo estaba poseído desde que recibí en mis brazos al héroe del San Juan Nepomuceno, no me impidió observar el terrible efecto causado en los ánimos de todos por aquella desgracia.

Churruca en el paroxismo de su agonía, mandaba clavar la bandera y que no se rindiera el navío mientras él viviese. El plazo no podía de ser desgraciadamente muy corto, porque Churruca se moría a toda prisa, y cuantos le asistimos nos asombrábamos de que alentara todavía un cuerpo en tal estado; y era que le conservaba así la fuerza del espíritu, apegado con irresistible empeño a la vida, porque para él en aquella ocasión vivir era un deber.

Rindióse el San Juan Nepomuceno, y cuando subieron a bordo los oficiales de los seis buques que lo habían destrozado, cada uno pretendía para sí el honor de recibir la espada del brigadier muerto. Todos decían: "Se ha rendido a mi navío", y por un instante disputaron reclamando el honor de la victoria para uno u otro de los buques a que pertenecían. Quisieron que el comandante accidental del San Juan Nepomuceno decidiera la cuestión, diciendo a cuál de los navíos ingleses se había rendido, y aquel respondió: "A todos; que a uno solo jamás se hubiera rendido el San Juan Nepomuceno".

En el combate murió el comandante (figura XVIII) y 154 miembros de la tripulación y resultaron heridos 243. El *San Juan Nepomuceno* recibió 79 balazos a flor de agua quedando inservible. Remolcado a Gibraltar por el *Dreadnought*, que perdió tanta o más gente, fue dado de alta en la armada británica como *H.M.S. San Juan* permaneciendo desde 1808 como buque de alojamiento para oficiales y rehabilitado el camarote de Churruca como homenaje a su heroico comportamiento en combate. En 1818 fue dado de baja en el Registro de Buques de la Armada Británica, permaneciendo en Gibraltar hasta la década de los años cincuenta de este siglo en que fue hundido, después de aprovechar la madera de roble.

El arte y la ciencia de navegar.

Este apartado está dedicado a los profesores y alumnos de los centros escolares que realizan la visita a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, dentro del programa "Conoce nuestro puerto", y que la finalizan en este Museo.

Después de adentrarse en el conocimiento del mar, o de la mar, es bueno hacer una reflexión y contestar a una serie de interrogantes que seguramente se habrán planteado a lo largo del recorrido y que, a manera de actividad, les sugerimos.

¿Cuáles eran los conocimientos geográficos sobre las Islas Canarias en la Antigüedad?

¿Por qué eran conocidas las Islas Canarias en la antigüedad y no lo eran las de Madeira, las Azores y las de Cabo Verde?

¿Por que los historiadores dicen que los naturales no eran buenos navegantes? ¿Cómo llegaron a las Islas?

¿Qué influencia tuvo la utilización de la brújula, del astrolabio náutico y de los portulanos en el redescubrimiento de las Islas Canarias en el siglo XIII?

¿Una de las primeras embarcaciones de la que existe constancia documental de que estuvo en las Islas, es la coca mallorquina de 1343, que sabes de ella?

¿Qué relación existe entre "la volta pelo largo" de la costa de África y las corrientes marinas y los vientos alisios?

¿Qué relación existe entre el tornaviaje de Indias y las corrientes y los vientos alisios?

¿Qué sabes del Canal de El Hierro o de las Indias?

¿Qué te dice el globo de Martin Behaim? ¿Se olvidó Behaim de dibujar el continente americano?

¿Sabes cuál fue el primer mapa donde figura América?

¿Por qué América y no Colombia, Las Indias, Isabelia o Nueva Hispania?

¿Al iniciar Magallanes la primera vuelta al mundo, hizo escala en Tenerife, sabes dónde?

¿Sabes que influencia tuvo en la navegación, el conocimiento de la latitud y de la longitud?

¿Sabrías identificar los instrumentos náuticos que se utilizaban en el siglo XVIII?

¿Conoces las rutas comerciales que pasaban por las Islas Canarias?, ¿qué te dicen los nombres de Campeche, La Habana y Cartagena de Indias?

¿Cómo eran las comunicaciones entre las islas?

¿Cómo se embarcaban y desembarcaban las mercancías en los puertos de las Islas si no había muelles?, ¿en qué año se construyó el primer muelle en las Islas?

¿Por qué se decía que los puertos de Arrecife en Lanzarote y de San Sebastián en La Gomera eran los mejores?

¿Qué te dicen los nombres: aguada, alcázar, amura, ancla, aparejo, babor, barlovento, beque, bitácora, bita, bodega, bolina, cabrestante, calafatear, caña, carena, carlinga, combés, crujía, cuaderna, chillera, escala, escotilla, estribor, gavia, gobernar, lastre, lingote, mesana, pañol, quilla, rancho, repostería, roda, rueda, sollado y tajamar?

Addenda a *El San Juan Nepomuceno. Un navío de 74 cañones* [Añadir como p. 17 bis]

La Bandera de combate. En la p. 9 se ubica la bandera a popa. Por las dimensiones la bandera que se reproduce en la figura VIII es la de proa, llamada de tajamar o torrotito (véase figura IV).

El San Juan Nepomuceno en Trafalgar. En la p. 17 dice que el buque fue hundido en la década de los cincuenta de este siglo [XX]; coincido con González-Aller cuando afirma que el buque fue subastado en 1818 y discrepo que poco después fuera desguazado (*La Campaña de Trafalgar,* T-II, p. 1679). Para corroborar que el *San Juan Nepomuceno* permaneció en la rada de Gibraltar, he rescatado una vieja fotografía que prueba lo expuesto en este trabajo, basado en los testimonios de amigos que navegando entre Algeciras y Ceuta lo veían en la década de 1950. Don Manuel Martínez Martínez coleccionista de fotografías antiguas afincado en Londres, a través de don Osvaldo Ramos autor de la maqueta, me ha proporcionado esta imagen (que data *circa* 1879) del *San Juan Nepomuceno* desarbolado en Gibraltar (a ambos mi gratitud). El velero y el vapor de palas confirman la datación; además, las primeras farolas eléctricas, como la que se ve a la izquierda de la imagen, datan de 1880.

PLAN·GENERAL·DEL·EXERCITO·DE·SU·REAL·MAGESTAD CARLOS TERCERO ECHO·POR·PEDRO·MOUSSEUX